



# FEROVIARII Moldovei

N 41 (5857) 15 octombrie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

## RUBRICĂ OFICIALĂ

### DESEMNAȚII ÎN FUNCȚIE

Printr-un ordin al directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova» au fost desemnați în funcții:

**CALANCEA Ion** — consilier al directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova» pentru probleme generale;

**COJOCARU Victor** — șef al nodului feroviar Ocnîța;

**MELECA Vladimir** — șef al nodului feroviar Bender.

## LUNI — ZIUA CONTROLULUI



Pe 12 octombrie 2015 lăru TOPALA, director general al IS «Calea Ferată din Moldova», a organizat și condus Ziua ordinară a controlului.

**S**eful serviciului mișcare al CFM Igor Munteanu a raportat conducătorului magistralei despre situația privind recepționarea și predarea marfărilor în stațiile interstatale de joncțiune de pe sectoarele de sud, nord și centru ale Căii Ferate a Moldovei.

Conform informației lui Ilie Turcan, șef al serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor al CFM, în zilele de odihnă nu s-au înregistrat nici un fel de incidente de transport. La DDC o comisie specială a desfășurat munca de recepționare a vagoanelor de pasageri, care urmează să se deplaseze pe direcțiile Moskova și Sankt-Petersburg.

Directorul general lăru Topala s-a interesat de mersul predării metalului uzat și dacă nu există careva încălcări în acest domeniu.

**Serghei Tomsa**, vicedirector general al CFM, responsabil de infrastructură și tracțiune, a adus la cunoștința șefului magistralei, că la SML-294 există vagoane, care urmează a fi trecute la rebut și predate ulterior în calitate de metal uzat. Odată cu sosirea perioadei reci e necesar a verifica la filiale starea centralelor termice, a instrui persoanele responsabile de funcționarea acestora.

**Miron Gagauz**, vicedirector general al CFM, responsabil de deservire tehnică și reparații, a informat asistența despre starea de lucruri privind stocul de vagoane la Calea Ferată a Moldovei, despre desfășurarea muncii de pregătire în vederea utilizării vagoanelor noastre în spațiul feroviar al altor țări. Se preconizează a majora în viitorul apropiat această cifră până la 1000 vagoane și a o face să crească în continuare.

**Seful serviciului securitatea și sănătatea în muncă Dumitru Durnescu** a adus la cunoștința asistenței, că în acea zi de luni, 12 octombrie, urma să aibă loc audioconferința ordinară la protecția muncii conform rezultatelor primelor 9 luni ale anului curent.

În cadrul Zilei controlului a fost prezentată informația, precum că pe parcursul săptămânii curente la calea ferată vor sosi primele camioane cu traverse, care vor fi distribuite secțiilor liniei.

Irina KRAEVSKAIA

## La Magistrala moldovenească

### Cine reușește să descarcă mai mult?

**Stațiile feroviare ale Căii Ferate a Moldovei asigură recepția și expedierea marfărilor, care sosesc acolo pentru procesare: încărcă și descarcă vagoane, procesind tone de cea mai diversă producție.**

Conform totalurilor pe luna septembrie 2015 printre lideri la volumul de încărcare se numără următoarele stații ale Magistra-



lei moldovenești: **Vălcinet** — a încărcat 13 087 tone, planul fiind 12 665 tone; **Lipcani** — 11 768 tone încărcate în loc de 11 560 tone; **Ocnîța** — 2557 tone încărcate în loc de 2448 tone; **Răuțel** —

7484 tone încărcate în loc de 7220 tone; **Bulboacă** — 3051 tone în loc de 2925 tone; **Comrat** — 1774 tone în loc de 1725 tone; **Ciadir-Lunga** — 1781 tone în locul celor 1720 planificate; **Giurgiulești** — 5848 tone încărcate în locul celor 5700 tone planificate.

**La capitolul îndeplinirea și depășirea planului de descărcare pe primele locuri se situează stațiile:**

**Chișinău** — s-au descărcat 530 vagoane (126,2%); **Strășeni** — 81 vagoane (270%); **Fălești** — 40 vagoane (133,3%); **Ocnîța** — 35 vagoane (116,7%); **Vălcinet** — 59 vagoane (196,7%); **Ghindesti** — 38 vagoane (126,7%); **Giurgiulești** — 133 vagoane (147,8%).

REPORTER «FM»

### Diodele economisesc energia electrică

În primele opt luni ale anului curent colectivul remizei vagoane nr.3 Bălți a economisit peste 100 mii kvt/ore de energie electrică costisitoare. Succesul se datorează folosirii mai raționale a utilajelor și aparatelor de sudat cu consum ridicat de energie electrică, livrării aerului comprimat de către stația de compresie numai la cererea consumatorilor.

Dar cel mai mare efect se obține de pe urma instalării în încăperile de serviciu, secții, pe teritoriu a diodelor luminescente. Comparativ cu becurile obișnuite ele per-

mit reducerea aproape de zece ori a consumului de energie electrică, asigurind un grad de iluminare confortabil la costuri mult mai mici.

Diodele luminescente au fost montate profesionist de specialiștii secției electrice a întreprinderii sub conducerea maistrului Grigore Gira. Lăcătușii-electricieni Ion Vedmediuc, Valentin Jumiga, Alexandru Vlaznev și alții au imbinat reușit executarea acestei lucrări importante cu reparațiile profilactice și curențele ale mașinilor-unelte folosite la remiza vagoane.

Vlad DOBROV

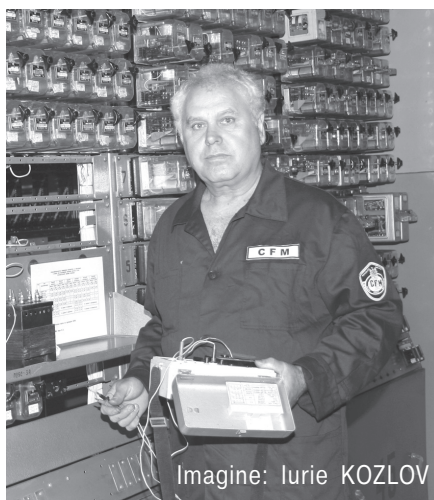
Imagine: Iurie KOZLOV



ÎN IMAGINE: maistrul Grigore Gira și lăcătușii-electricieni Valentin Jumiga și Alexandru Gîlcă

### Aparatajului — grijă deosebită

La stațiile Berești și Petrești funcționarea bună a instalațiilor SCB este asigurată de specialiștii conduși de electromecanicul superior Eduard Savciuc (secția Chișinău semnalizare și comunicații). De rind cu îngrijirile curente conform planului, se desfășoară activ și pregătirile către perioada de iarnă.



Imagine: Iurie KOZLOV

În centrul atenției se află nu doar blocurile de rele, exploatate la posturile centralizare electrică, ci și aparatul de teren aflat sub cerul liber. Pentru a nu admite întreruperi în funcționarea acestuia în perioada rece a anului, au fost înlocuite două mecanisme de acționare electrică a macazurilor cu circulație intensă nr.5 și nr.6 la Berești, a fost reparat cablul pe segmentul dintre postul CE al acestei stații și kilometrul 7 al direcției Bălți. Au fost efectuate și alte cîteva lucrări la fel de importante.

Din anul 1971 pe sectorul

respectiv muncește Tudor Chiorescu, absolvent al școlii tehnice din Baranovici, care ocupă deja o perioadă îndelungată funcția responsabilă de electromecanic SCB. Îi urmează exemplul fiului său, care face parte din aceeași echipă profesională cu tatăl său. Se impun prin măiestrie și sirguintă electromecanicii Serghei Munteanu și Andrei Pavliuc, electromontorii Veaceslav Savcenko și Andrei Dereniov.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: electromecanicul SCB Tudor Chiorescu

### Se încadrează în normative

Asigurarea activității ritmice a sectorului Prut II — Cahul—Colibași depinde mult de funcționarea stabilă a instalațiilor de centralizare electrică și mijloacelor de comunicații. Menținerea acestora în funcțiune constituie sarcina de bază a specialiștilor secției semnalizare și comunicații nr.2.



Operativ și calitativ își îndeplinesc sarcinile și respectă graficul lucrărilor de întreținere preventivă electromecanicii SCB Ivan Maciucă, Eugen Moscovoi, Gheorghe Parvan, electromecanicul de comunicații Alexandru Pașa și electromontorul Svetlana Dragan.

Pe lângă lucrările de întreținere tehnică curentă, în ultimii ani, cu participarea nemijlocită a angajaților de aici, a fost implementată o serie de acțiuni menite să îmbunătățească fiabilitatea echipa-

mentelor, cablurilor și firelor exploatate. Efortul și ingeniozitatea lor ar avea un impact mult mai relevant dacă s-ar bucura și de o susținere tehnico-materială pe potrivă.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: Svetlana Dragan și-a ales cu inima profesia feroviară de electromontor în 1994. Este unul dintre cei mai valoroși specialiști ai secției semnalizare și comunicații din sectorul de sud al magistralei

Imagine: Iurie KOZLOV



## CALENDARUL DATELOR IMPORTANTE

# Sindicatul feroviarilor din Moldova împlinește 110 ani

**Stimați feroviar, dragi veterani! Vă adresăm cordiale felicitări cu ocazia celei de-a 110-ea aniversări a mișcării sindicaliste la Calea Ferată a Moldovei!**

Crearea printre primele în Moldova a asociației profesionale a feroviarilor a dat un impuls puternic dezvoltării mișcării sindicaliste. Pe parcursul istoriei de 110 ani a sindicatului de profil s-a schimbat în repetate rânduri denumirea acestuia, s-au modificat formațiunile sociale, dar el a fost și este o organizație unită, cu impact activ asupra îmbunătățirii condițiilor de muncă și a celor de producere, care asigură garanția suportului social feroviarilor, veteranilor din domeniu.

Noi păstrăm memoria și respectul față de veteranii mișcării sindicaliste, care au pus temelia tradițiilor și au apărut garanțiile sociale cucerite.

Exprimăm sincera recunoștință actualei generații de activiști sindicalști, care luptă pentru majorarea salariilor, ameliorarea condițiilor de muncă și habituale, pentru organizarea odihnei și întremării sănătății

angajaților — membri ai Federației sindicatului feroviarilor din Moldova.

Vom promova și de acum înainte dialogurile constructive cu angajatorul, protejind drepturile membrilor de sindicat.

Facem apel către toți membrii Federației sindicatului feroviarilor din Moldova de a consolida unitatea rîndurilor noastre, a susține și a dezvolta cele mai bune tradiții ale mișcării sindicaliste și a înscrie noi pagini în istoria acesteia.

Vă dorim multă sănătate, bunăstare, fericire, numai bine, succese, noi realizări de muncă, încredere în ziua de mâine.

**Din însărcinarea Prezidiului Federației sindicatului feroviarilor din Moldova —**

**Ion ZAPOROJAN,**  
președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova



**17 octombrie**  
**1905 = 2015**



**I**n mod tradițional, în fiecare secție au fost elaborate «Acțiunile de pregătire a secției alimentare cu energie electrică pentru perioada de toamnă-iarnă 2015-2016», care se respectă cu strictețe. Astfel, de exemplu, către 18 septembrie curent în serviciul respectiv a fost prezentat «Raportul privind îndeplinirea planului de acțiuni pentru pregătirea gospodăriei alimentare cu energie electrică pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2015-2016».

— Șefii tuturor celor trei secții alimentare cu energie electrică, — a menționat Dumitru Moțoc, șef al serviciului alimentare cu energie electrică, — au prezentat dări de seamă privind pregătirea subdiviziunilor lor pentru activitatea în perioada rece a anului și traficul de marfă și călători pe timp de iarnă.

A fost ajustat și planul operativ al acțiunilor personalului de exploatare în condiții meteorologice complicate.

În toate secțiile alimentare cu energie electrică a fost finalizată verificarea sistemului de încălzire și a liniilor de transmisie electrică și autoblocare și asigurare cu energie electrică pe orizontală.

Angajații SAEE-2 și SAEE-3 au finalizat verificarea traseului liniilor de înaltă tensiune, autoblocare și asigurare cu energie electrică pe orizontală. Până la prezentarea raportului respectiv curățarea liniilor de demarcație a fost efectuată pe 27,2 km din planul de 38,52 km.

Per ansamblu pe gospodăria alimentare cu energie electrică s-a înregistrat realizarea planului privind normele de rezistență a prizelor de pământ; depășirea planului de schimbare a traverselor defecte (143 față de planul de 139).

Înainte de prima zi a ultimei luni de toamnă specialiștii tuturor secțiilor alimentare cu energie electrică, de comun acord cu angajații serviciului semnalizare și comunicații, vor încheia verificarea stării surselor de energie de rezervă, trecerea de la sursa primară de alimentare la cea de rezervă și viceversa; precum și verificarea iluminatului exterior în locurile de joncțiune a stațiilor feroviare.

Se apropie de sfârșit lucrările privind schimbarea izolatoarelor pe liniile de transmisie electrică și autoblocare, de asigurare cu energie electrică pe orizontală.

A fost evaluată și starea pilonilor de sprijin, inclusiv nivelul de putrezire a acestora: de la începutul anului curent au fost schimbăți 115 piloni defectați.

În toate secțiile alimentare cu energie electrică are loc pregătirea inventarului pentru dezapezire (lopeți, mătură), precum și asigurarea cu cărbune pentru încălzirea spațiilor de serviciu de la sobe.

Gospodăria alimentare cu energie electrică dispune de multe mijloace de transport auto. Pregătirii acestora pentru activitatea în condiții de iarnă se acordă o deosebită atenție în cele trei SAEE: toate unitățile de transport auto sînt supuse reviziei tehnice, unele dintre acestea fiind decontate.

## PE AGENDA ZILEI — PREGĂTIREA CĂTRE IARNĂ

# Energeticienii moldoveni muncesc cu abnegație

**Angajații gospodăriei alimentare cu energie electrică asigură non-stop cu electricitate toate subdiviziunile structurale ale Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», contribuind astfel la buna desfășurare a procesului de trafic. În cadrul acestei gospodării funcționează 3 secții — Chișinău, Basarabeasca și Bălți. Ca și în anii precedenți, colectivele secțiilor se pregătesc temeinic pentru activitatea în sezonul rece al anului.**



În baza rezultatelor verificării echipamentul de rezervă în secțiile alimentare cu energie electrică urmează să fie completat cu siguranțe, izolatori, transformatoare, ulei de transformator etc.

Planul de acțiuni prevede, de asemenea, pregătirea și menținerea în stare disponibilă a tuturor stațiilor electrice mobile și staționare, precum și a cantității necesare de combustibil și lubrifianți.

În urma verificării celor 7 centrale electrice mobile și staționare din cadrul SAEE-2 și a stației electrice diesel de la SAEE-3 s-a constatat că toate acestea se află în stare funcțională bună, la fel și nivelul de protecție la locurile de autoblocare și asigurare cu energie electrică.

În prag de iarnă în toate secțiile alimentare cu energie electrică are loc și verificarea acoperișurilor edificilor. În scopul sporirii nivelului de siguranță în funcționarea instalațiilor de alimentare cu energie electrică și desfășurarea lucrărilor de pregătire pentru activitatea cotidiană, în toate secțiile au fost planificate o serie de lucrări.

O atenție deosebită se acordă specialiștilor, condițiilor de muncă, protecției sănătății. În conformitate cu normativele în vigoare, feroviarilor tuturor secțiilor sînt asigurați cu haine de protecție și încălțăminte specială.

La fel ca și în anii precedenți, energeticienii Magistralei moldovenesti vor fi

asigurați cu scurte, cizme și pantaloni, papuci și pantaloni căptușiți, pelerine impermeabile și costume de bumbac, veste de semnalizare etc.

De asemenea, în toate cele trei secții alimentare cu energie electrică se acordă o atenție deosebită novicilor — angajaților pentru care apropiata iarnă va fi prima în munca la întreprindere. Pînă la finele lunii septembrie toți cei 18 angajați au trecut instruirea și testarea necesară, fiind acceptați la munca de sine stătătoare, fiecare dintre ei avînd și un îndrumător cu experiență.

...Vinturile puternice, gerul aspru și cablurile acoperite cu gheață, ploile torențiale și ninsorile abundente — toate acestea reprezintă un test serios de performanță pentru angajații gospodăriei alimentare cu energie electrică a Magistralei moldovenesti. Ei însă în fiecare an, pe parcursul mai multor decenii, mai exact de peste 140 de ani deja, țin piept stihiei grație profesionalismului, exigenței și conștiinței civice înalte. Iar uneori energeticienii CFM dau dovadă de acte de eroism în lupta cu calamitățile naturale. Nu va fi o excepție și perioada de iarnă 2015-2016, care bate la ușă.

**Liliana NICHIFOROV**

Imagine: Iurie KOZLOV

## CAZAREA PESTE NOAPTE — LA UN PREȚ REZONABIL

**O persoană din alt oraș, care a ajuns în stația Bălți-Slobozia în toiala nopții, nu trebuie să-și caute un hotel undeva în centrul municipiului de nord al țării.**

**L**a etajul doi al gării feroviare au fost amenajate odăi speciale în asemenea scopuri: de un singur loc, două sau trei. Fiecare își poate alege varianta optimă contra unui preț relativ scăzut — de la 70 la 100 de lei pe noapte. Condiții habituale decente. În odăi se păstrează ordinea și curățenia, de aceasta fiind responsabile Liuba Briceag și Tatiana Crasnojan, care se străduie să creeze condiții maxime de confort.

Oferirea unor condiții de odihnă pentru pasageri și oaspeții orașului Bălți constituie pentru gară o sursă de venit, care numai în opt luni ale acestui an s-a completat cu 34 mii de lei.

**REPORTER «FM»**

**ÎN IMAGINE: Tatiana Crasnojan, angajată de serviciu, are grijă de curățenie și confort**

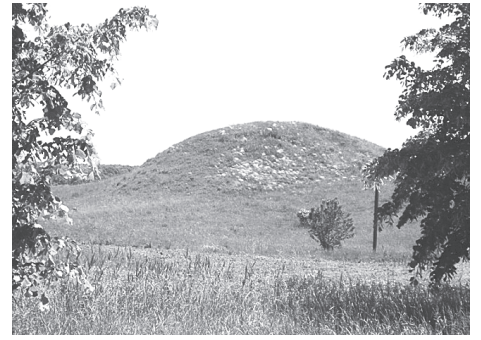
Imagine: Iurie KOZLOV





## ■ ISTORIA ȚINUTULUI NATAL – ISTORIA CĂII FERATE

**Frunzărind paginile cărții despre istoria Căii Ferate a Moldovei, întâmplător am dat cu ochii de o informație scurtă despre aceea, că pe sectorul de sud, și anume pe direcția Basarabeasca–Reni, acum câteva decenii exista o stație cu denumirea Valul lui Traian. Mi-am pus întrebarea: unde anume? Discuțiile cu bătrînii din partea locului n-au dat răspuns la această întrebare, și abia ulterior, din modestele surse istorice găsite, am reușit să afl, că în perioada anilor 1865-1917 anume astfel se numea actuala stație Bolgrad – un fel de enclavă a Căii ferate Odessa la frontiera cu țara noastră.**



# Enigmaticele valuri de pământ

**D**rept motiv pentru o denumire atât de neobișnuită a servit valul de pământ cu lungimea de circa 150 kilometri, care se întinde cu întreruperi de la satul Vadul lui Isac de pe malul Prutului pînă în preajma lacului Sacic de pe teritoriul raionului Tatarbunari al Ucrainei și botezat de băștinași Valul lui Traian. Ocolind prin partea de nord cîmpurile raionului Vulcănești, această construcție veche, înălțată, conform ultimelor cercetări cu ajutorul metodei matematice de evaluare a formării stratului de humus din sol, încă prin secolele I-II, trece prin preajma satului Ciurim și, intersectîndu-se cu calea ferată, se îndreaptă spre zona de sus a lacurilor Ialpuș, Catlabuh și Chitai. După cum se vede, printre cei ce au pus la cale construcția primei linii de cale ferată din partea locului erau persoane pasionate de istorie, care au și botezat stația din preajma valului de pământ cu această denumire enigmatică, împrumutată din legendele răspindite prin zonă.

E vorba de așa-numitul Valul lui Traian de Jos, pentru că a păstrat și Valul lui Traian de Sus, care, începînd de la orașul Leova, întretaie calea ferată lîngă satele Satul Nou și Selemița pe sectorul dintre stațiile Zloți și Cimișlia și ajunge pînă la locul căderii rîulețului Botna în Nistru (cîțiva kilometri la sud de Bender). Lungimea acestuia este de 135 kilometri. Ambele valuri se unesc între ele prin Valul Prutului, care trece pe malul sting al Prutului de la satul Vadul lui Isac pînă la Leova, avînd o lungime de circa 100 kilometri. Pe unele sectoare aceste valuri, fiind acoperite de ierburi, tufari și copaci, s-au păstrat mai bine, pe altele – mai rău, pe alocuri și-au pierdut urma din cauza aratului pămînturilor. Fragmente acoperite cu



cronicarilor moldoveni, care au presupus, că apariția acestor construcții enigmatice ține de numele împăratului roman Marc Ulpiu Traian, oștile căruia au cucerit Dacia cu capitala Sarmizegetusa în anii 105-106. Necesitatea construcției putea fi impusă de creșterea bruscă a rolului strategic al Dunării de Jos, apărarea căreia de invazia triburilor nesupuse devenea una din cele mai stringente sarcini ale romanilor. De aceeași protecție aveau nevoie și localitățile coloniștilor, care valorificau stepa fertilă a Bugeacului. Răspîndindu-și influența în spațiul dintre riurile Dunăre, Prut și Nistru, romanii au instituit, bunăoară, așezarea fortificată Palada (anterior aici se afla cetatea geto-dacă Tanata) din preajma orașului Bolgrad din zilele noastre. Iar pe locul orașului Reni se afla orașelul Arbium, lîngă Cahul – Cartal, Basarabeasca – Tamisidava, Gura Galbenei – Zarghidava, Artiz – Pirobidava. În timpul săpăturilor din anul 1991 pe Valul de Sus în zona Grădiște–Selemet arheologul moldovean A. Roșca a descoperit rămășițele unei construcții anticavaleresti.

S-a stabilit, că inițial valurile aveau înălțimea de pînă la 4-5 metri și lățimea de pînă la 10 metri, în partea exterioară aveau șanțuri adînci. În partea de sus exista un gard de nuiele groase, turnuri de pază, unde se aflau posturile oamenilor înarmați. În cazul unui atac spontan al inamicului gardienii aprindeau stoguri de fin ori paie, dînd semnal de pericol garnizoanelor dislocate în anumite locuri, și țineau piept atacului pînă la sosirea ajutoarelor pe drumul militar, care se întindea de-a lungul valurilor pe partea interioară. Dacă numărul dușmanilor era mare, în ajutor erau chemate oști ale Legiunilor V Macedoneană și I Italiană din Tira – așezare greacă străveche pe locul orașului Belgorod-Dnestrovskii de astăzi de la gura rîului Nistru, cucerită de romani încă pînă la cîmpul de luptă Daciei. Nu este exclus, că la adăpostul Valurilor de Jos și de Sus din Tira prin Pirobidava existau două căi terestre. Una din ele se întindea spre vadul Dunării și mai departe spre Balcani, cea de-a doua – prin vadul de la Leova ori Vadul lui Isac spre Dacia de pe-

ste Prut. Despre ele aminteste sumar în tratatul său geografic latin din acele timpuri, cunoscut în istorie sub numele de Anonimul din Ravena.

Versiunea antică romană a provenienței valurilor este absolut întemeiată, deoarece numai niște structuri statale centralizate erau în stare să înalțe construcții atât de grandioase. Se prea poate că înălțarea valurilor o începeau legionarii, fiind continuată de numeroșii robi, în care era transformată populația masculină a Daciei cîmpului.

Săpăturile arheologice demonstrează, că valurile n-au fost construite concomitent, la finisarea lor au revenit alte popoare în perioade cronologice mai tîrzii, inclusiv pînă în secolele VI-VII, ceea ce provoacă anumite încurcături în procesul de cercetare. De exemplu, peste ceva timp, cînd romanii au fost nevoiți să părăsească litoralul Mării Negre de la gura rîului Nistru pînă la Dunăre, inclusiv și stepa Bugeacului, valurile au fost reconstruite în repetate rînduri de goți, ce acaparaseră spațiul respectiv. Santurile vechi au fost astupate în multe locuri și săpate altele noi pe interior. Aceste schimbări erau im-



puse de noua situație militară. Adoptînd modul de viață sedentar și unind sub egida sa, pe unde benevol, pe unde cu forța, diferite triburi, goții au creat o formațiune statală, resursele căreia au fost mobilizate să apere teritoriile respective de huni – hoarde de nomazi, care au început să migreze din est. Prin stepa Bugeacului, ce reprezenta un fel de pod din Asia spre Europa Occidentală, s-a năpustit un nou val al așa-numitei mari migrații a popoarelor, aducînd cu sine noi războaie, jafuri și moarte. După o luptă cu hunii statul got a căzut în anul 375, iar locuitorii lui s-au împrăștiat în spațiul Peninsulei Balcanice și în regiunile de la poalele munților Carpați. Conducătorul hunilor Attila a decis să-și stabilească capitala la gura Dunării și Prutului, unde după deces a fost înmormîntat în sicriu de aur, conform unor măturii străvechi scrise, pe fundul adînc al unuia din afluenți.

Cît privește însăși denumirea valurilor, asocierea cu numele împăratului se poa-

te face cu mari rezerve. Ea este prezentă masiv chiar și în toponimica teritoriilor, unde n-a călcat niciodată picior de roman. Drept exemplu pot servi regiunile Donețk, Kirovograd, Luțk, Nikolaev, Poltava, Jitomir, Hmelnițk, Ternopol ale Ucrainei. Și acolo s-au păstrat în multe locuri rămășițe ale unor valuri de apărare (unul din ele ajunge chiar pe teritoriul raionului Briceni al Moldovei dinspre Kelimenci), denumite Troian. Apoi mai există și sate cu denumirea Troiani, Troianovca – vreo 15 la număr. Un moment specific e acela că rădăcina cuvîntului conține clar litera «o», și nu «a». Ce să fie: o greșeală gramaticală ori o asemănare de cuvinte cu sens etimologic diferit? De remarcat, că la triburile vechi din zonă numele Troianbronz îl purta un demon cu chip de călăreț cu trei capete, care cu spada în mină mergea pe un cal alb. Era vorba de un zeu păgîn împrumutat încă de la epoca de bronz, care pînă la instaurarea creștinătății juca un rol important în ritualurile religioase și pregătirile de luptă.

**Există și o altă versiune.** În limba română cuvîntul «troian», adică grămadă de zăpadă, conține, după cum se vede, reminiscențe ale antichității. Valurile de pământ ar fi putut semăna cu troienile de zăpadă dina cauza că partea de sus a acestora era presărată cu praf de var pentru o vizibilitate mai bună.

E important a menționa, că practica construcției valurilor de pământ în calitate de fortificații de apărare, iar ulterior pentru separarea proprietăților, era destul de răspîndită în acea perioadă. Astfel de construcții s-au păstrat în Europa Occidentală (Valurile Andriane în Franța, Spania, Anglia), în zona rîului Nipru lîngă Kiev, chiar și în regiunea Voronej a Rusiei. Există măturii, precum că încă în epoca neoliticului, adică cu cîteva milenii pînă la era noastră, oamenii construiau valuri de pământ imense, uneori aproape de înălțimea unei case cu trei etaje. Triburile culturii Tripolie-Cucuteni din acea vreme sufereau la fel de mult de pe urma invaziilor nomazilor și erau nevoiți să se apere în acest mod de ei. Se vorbește despre construcția în stepă a unor adăposturi subterane, unde se puteau ascunde oști întregi.

Revenind la denumirea stației feroviare Valul lui Traian, e de remarcat că în secolul XIX – începutul secolului XX purtau altă denumire și alte stații de pe sectorul de sud al magistralei noastre. Bunăoară, stația nodului feroviar Basarabeasca se numea Leiptig, Abaclia – Abaclajaba, Culma – Culmskaia, Vulcănești – Volconesti, Cimișlia – Schinoasa etc.

Vladimir DOBREANSCHI



vegetație de stepă și stejărișuri rare se observă bine, bunăoară, în vîlcelele Flămînda și Bozului din raionul Vulcănești. Nu există nici o îndoială, că în antichitate aceste valuri serveau drept fortificații contra atacurilor dușmanilor. Însă cine le-a construit rămîne o taină misterioasă de secole, pe care arheologii n-o pot afla decîndată.

Există numeroase ipoteze. Una din ele a apărut încă în secolul XVII și aparține

## Linia de cale ferată e în stare bună

**În stare bună se străduie să mențină linia de cale ferată colectivul districtului de picheri nr. 1 al secției linii Bălți, condusă de maistrul-picher Victor Rusu.**

**A**fectarea masivă de putregai a traverselor și lipsa acută de materiale creează multe impedimente în acest sens. Cu toate acestea, securitatea circulației trenurilor de marfă și călătorii pe tronson este garantată. În vara curentă, picherii au fost antrenati activ în pozarea a 600 metri panouri de linie la kilometrul 57 al direcției Ungheni (între stațiile Hiliuți și Catranic). Iar acum își concentrează atenția asupra reparațiilor curente, ceea ce este deose-

bit de important în perioada pregătirii gospodăriei linii pentru activitatea pe timp de iarnă.

Edificiul administrativ-habitual al districtului este amplasat în perimetrul stației Fălești.

Vlad DOBROV

**ÎN IMAGINE: un grup de picheri ai districtului în frunte cu maistrul-picher Victor Rusu (în centru cu șablonul) după o zi de muncă**





## FELICITĂRI!

Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova» este foarte bucuroasă să-l felicite cu ocazia zilei de naștere pe **Serghei GORINCIOI**, șef al secției administrative a CFM.



— Îi dorim omagiului multă sănătate, bunăstare în familie, succese în domeniul profesional spre binele Căii Ferate a Moldovei!

Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova» și comitetul sindical adresează cordiale felicitări de ziua nașterii lui **Vladimir KOVALENCO**, inginer-șef al serviciului tracțiune.

— Vă dorim în orice situație să nu dați înapoi și să fiți mereu încrezător! Să atingeți nivelul de viață pretins și succese în domeniul profesional, să aveți tot ce v-ar face bucurios și fericit!

Colectivul centrului tehnologic Bălți-Slobozia o felicită din tot sufletul cu ocazia JUBILEULUI pe operatoarea **Tamara TURCANU**, dedicându-i următoarele rinduri:

*Fie-ți viața o povară  
Încărcată cu noroc,  
Fie lungă și ușoară,  
Să nu stea nicicând pe loc.  
Mult succes și voie bună,  
Mulți amici, puțini dușmani,  
Și cu toții împreună —  
Bucurie și mulți ani!*

Cel mai bun și drag bunel — **Valeriu ONILA**, șef al serviciului pază paramilitară

al ÎS «Calea Ferată din Moldova» — este felicitat la împlinirea vârstei de 55 de ani de către nepoții Ksiușa și Valeric din Sankt-Petersburg!

— Bunicule, tu ești pentru noi cel mai puternic din lume, cel mai tânăr și frumos. Cîntecul «Mergem la bunelul» ți-l vom cînta cînd revenim în Moldova noastră dragă!

\*\*\*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți adresează cordiale felicitări cu ocazia zilelor de naștere colegilor: **Grigore GIRA**, maistru la reparația utilajului electric, **Sergiu RATA**, sudor, **Valeriu GILCA**, șef al remizei vagoane nr.3, **Ion SOLCAN**, mecanic la cazane, **Igor SAVENCO**, lăcătuș pentru reparația utilajelor.

*Ați mai urcat o treaptă din a vieții scară.  
Noi vă dorim din suflet a sută*

*primăvară,  
Iar cînd vă veți uita-napoi pe treptele*

*urcate  
Să fie doar succese și faptele curate!  
Tot ce-i în jur și e frumos păstrați*

*în amintire,  
Iar noi din suflet vă dorim:  
Mulți ani, noroc și fericire!*

\*\*\*

Administrația și comitetul sindical ale secției liniei Basarabeasca vin cu felicitări cordiale de ziua nașterii către **Ilie CEBANOV**, maistru-picher al districtului 9, **Olga CRUGLENCO**, tehnician la districtul 13, precum și cu ocazia JUBILEULUI — către **Alexandru CARTAVCENCO**, maistru-picher la districtul 15.

*Să fiți fericiți întreaga viață  
Cu cei scumpi alături la un loc,  
Orice zi — trăită cu dulceață,  
Sănătate multă și noroc.  
Să simțiți și-acum încă iubirea,  
Vă urăm gînd vesel și curat,  
Să trăiți cit mai senine zile  
Și să fiți cu sufletu-mpăcat!*

\*\*\*

De ziua nașterii lui **Ghenadie VÎSINSKII**, electromontor la sectorul energetic Ungheni, vin să-l felicite cu multă cordialitate administrația, comitetul sindical și colectiul secției Chișinău alimentare cu energie electrică, dorindu-i:

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

\*\*\*

Administrația și comitetul sindical din cadrul TCM-740 îi felicitează cu ocazia zilei de naștere pe inginerul-șef **Petru GHIMISLI** și pe contabilă-șefă **Feodora DRAGANOVA**.

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

■ În clipele de răgaz

	LUPTĂ CU TAURI	VEDENILE NOPTII	MIRIFICA	INSTABIL
	REALIZABIL	COMPOZITIE IN ULEI	BOGDAN IURCU	
	SECRETATA DE CONIFER			
	CASE MARI		IN CUBAI	
			DA INDICAȚII LA TIMP	
	DE ACORD		12 LUNI (PL.)	
	INNASCUTA		INES-TETICA	
ROZ	A SUDA	FIRESC		
PRODUS LACTAT	ACELA (POP.)	PRINSA IN LANTURI	BRAZDAT	DIETA
			ION MANIU	
UNITI IN LUPTA			OFENSIVA	
SINGURATA FEMININA			CRONOLOGICI	
	HOTAR			ACRU
	NICI CAI, NICI MĂGARI			
POVESTE SCANDI NAVA	SCOBIT		DAT PE MANA CALAULUI	
	TANDRU		PRIMUL NUMAR	
		AFARA DIN JOC		MASURA LUI CUZA
		A INSUFLETI		CU CAPUL IN NORI
COPILA		VIN CU APA (POP.)		
SITUATII FINANCIARE		TESITEI		DANA SURDU
				FIR TEXTIL
DISTANTAT			FIR DE URZEALA	ALIFIE
NEIN-SEMNAT			CASETEI	
		ADA-POSTIT		
VECHIUL DO		VAND CARTI VECHI		

Din revista «Integrame pentru toți»

## Relațiile în familia dumneavoastră

### TESTARE PSHOLOGICĂ

După ceva ani trăiți împreună începi să-ți pui întrebarea: care sînt relațiile în familie, n-ar fi timpul să schimbi ceva. Acest test te va ajuta să stabilești motivul indoielilor ori lipsa acestuia. Testul are două părți: pentru soție și pentru soț. La fiecare întrebare alege una din cele trei variante de răspuns: «da», «uneori», «nu».

#### ÎNTREBĂRI PENTRU SOȚ:

- Petreci cel puțin o jumătate din timpul liber cu soția?
- Profieți de fiecare oportunitate pentru a-ți lauda soția, a-ți exprima adorația față de ea?
- Evită să-ți compari soția cu mama ori cu soția prietenului atunci cînd e vorba de prepararea bucatelor, menaj, dacă comparația nu este în folosul soției tale?
- Te interesează viața intelectuală a soției, cărțile, pe care le citește, preferințele ei?
- Li mulțumești soției pentru serviciile, pe care ți le oferă (spălat etc.)?
- Li permiti să comunice cu alți bărbați și să primească de la ei mici atenții amicale, fără a face obiectii geloase?
- Ai grijă să nu critici soția în prezența unor persoane străine?
- Continui pînă acum să faci curte soției, oferindu-i cadouri, demonstrîndu-i permanent semne de atenție?
- Li permiti să cheltuiască o parte din bugetul familiei după cum crede de cuviință?
- Încerci să cunoști problemele soției și să-i ajuți în momentele dificile?

#### ÎNTREBĂRI PENTRU SOȚIE:

- Trăiești cu interesele soțului?
- Nu încerci să-l compari cu alți bărbați mai prosperi?
- Deși eforturi pentru a face căminul familial mai confortabil?
- Li oferi soțului libertate deplină în afacerile sale?
- Ți-i cont de preferințele și interesele soțului cînd faci anumite cumpărături?
- Te strădui să petreci timpul liber ținînd cont de interesele soțului?

7. Dacă părerile voastre sînt diferite, ești dispusă să cedezi?

8. Urmărești noutățile și alte evenimente, fapte, pentru a înțelege interesele intelectuale ale soțului?

9. Evită să-i critici pe prietenii soțului?

10. Te strădui să variezi meniul?

11. După eforturi pentru a menține relații bune cu mama soțului și cu alte rude ale acestuia?

12. Îți exprimi nemulțumirea vizavi de circumstanța cum își organizează timpul soțul?

13. Ești capabilă să ții piept problemelor financiare?

#### INSTRUCȚIUNI

Următoarea etapă este calcularea punctelor acumulate. Răspunsul «da» se evaluează cu o puncte, «uneori» — cu 1 punct, «nu» — cu 2 puncte.

#### REZULTATELE TESTULUI

**0-5 puncte.** Viața de cuplu și relațiile din familia dumneavoastră sînt destul de bune.

**5-10 puncte.** În relațiile voastre se resimte o anumită instabilitate. Uneori se atestă indiferență din partea voastră. Insa conflicte deosebite nu apar.

**10-15 puncte.** Relațiile în familia dumneavoastră sînt încordate. Fiecare dintre soți este nesatisfăcut. Toate acestea provoacă certuri frecvente în familie. E cazul să cugetați asupra acestei situații.

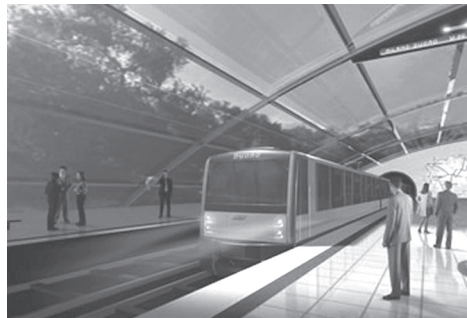
**15-20 puncte.** Relațiile din familia dumneavoastră sînt pe cale de a se destrăma. Partenerul dumneavoastră se consideră doar formal soț ori soție. Fiecare dintre voi are viața proprie, vă este străină înțelegerea reciprocă.

ÎS «Calea Ferată din Moldova» solicită prelungirea autorizației de folosință specială a apei din sonda arteziană în stația Calfa.

## DE CĂILE FERATE ALE LUMII

### Prima linie automatizată de metrou la Milano

Un eveniment remarcabil în procesul de dezvoltare a metroului din Milano (Italia) a devenit darea în exploatare, în anul inaugurării în oraș a Expoziției mondiale EXPO 2015, a ultimului sector al liniei 5. Este prima linie de metrou complet automatizată din Milano, unde trenurile se deplasează fără mecanici. Construcția



încă a unei linii automatizate este în desfășurare.

### Tunelul Gotard



Administrația Căilor ferate federale din Elveția (SBB) consideră, că inaugurarea tunelurilor Gotard și Chenerie va permite dublarea către anul 2025 a volumului traficului de pasageri grație reducerii duratei deplasării. Astfel, călătoria pe ruta Zurich—Munich se va scurta pînă la 3 ore.