

DRUMURI PODURI



NUMĂR SPECIAL DE ANUL NOU 1999



PUBLICAȚIE PERIODICĂ
A ASOCIAȚIEI PROFESIONALE DE DRUMURI ȘI PODURI
ȘI A ADMINISTRAȚIEI NAȚIONALE A DRUMURILOR
DIN ROMÂNIA

Anul VIII Nr. 45
nov. - dec. 1998

JANUARIE

L	M	M	J	U	S	D
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

**MARTIE**

L	M	M	J	U	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

**FEBRUARIE**

L	M	M	J	U	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

**APRILE**

L	M	M	J	U	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

MAI

L	M	M	J	U	S	D
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

IUNIE

L	M	M	J	U	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	
28	29	30				



1999

**JULIE**

L	M	M	J	U	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

**AUGUST**

L	M	M	J	U	S	D
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

**NOIEMBRIE**

L	M	M	J	U	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

**DECEMBRIE**

L	M	M	J	U	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

IARNA VREMURIILOR NOASTRE

În acest an, iarna și-a făcut apariția aproape în toată țara, mai repede cu o lună, față de perioada calendaristică, fiind parcă grăbită să recupereze ceea ce nu a realizat în sezonul trecut.

Prognoza organelor de specialitate este că ea va fi aspră, cu precipitații excedentare, în lunile decembrie și februarie, cu temperaturi foarte scăzute, în ianuarie și februarie și cu viscole predominante în Moldova, Muntenia și Dobrogea.

Cum sunt pregătiți drumarii care răspund de asigurarea circulației rutiere pe drumurile naționale și cum au reacționat ei la prima confruntare cu iarna, de la sfârșitul lunii noiembrie?

Coordonarea activităților pe timp de iarnă, este în sarcina Comandamentului Central al Ministerului Transporturilor, iar pentru rețeaua rutieră există un comandament operațional la nivelul Administrației Naționale a Drumurilor și 7, la Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri. La nivel teritorial, comandanțele D.R.R.P.-urilor colaborează cu comandanțele de iarnă, constituite în cadrul consiliilor județene.

Referitor la programele de acțiune, acestea au fost întocmite și sunt urmărite, în conformitate cu Înstrucția pentru prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice.

În acest sens, sunt pregătite, pentru intervenție în perioada de iarnă:

- 4100 utilaje și echipamente de deszăpezire, dintre care menționăm pe cele principale: 135 autofreze, 116 UNIMOG-uri, 75 buldoexcavatoare, 144 autogredere, peste 1000 de autobasculante și tractoare echipate cu lame, pluguri sau autorăspânditoare de materiale antiderapante, 485 gredere semipurtante, 11 remorchere etc;

- 340 de baze și puncte de sprijin, repartizate pe întreg teritoriul țării;

- peste 7000 de muncitori și personal de specialitate.

Este foarte important, pentru utilizatorii drumurilor naționale, să cunoască starea drumurilor și previziunile meteo, înainte de a se angaja în parcurs. Pentru aceasta, sistemul de informare este realizat prin telefoane ce funcționează non-stop, atât la dispeceratul central A.N.D. (01/222.31.38), cât și la cele 7 D.R.D.P.-uri: D.R.D.P. București (01/222.36.12), D.R.D.P. Craiova (051/18.50.68), D.R.D.P. Timișoara (056/19.06.11), D.R.D.P. Cluj (064/43.15.19), D.R.D.P. Brașov (068/15.23.43), D.R.D.P. Iași (032/21.44.30), D.R.D.P. Constanța (041/58.11.47). În afară de acestea, mai sunt folosite și alte modalități de informare a participanților la trafic, printre care:

- utilizarea, pe toate drumurile europene, a informărilor ce se dău de către radio-urile locale, a căror frecvență este semnalizată prin indicatoare, pe aceste drumuri;

- informări la radio, televiziune, ziar de mare circulație.

În perioada de iarnă, circulația rutieră este influențată, pe lângă cei trei factori obișnuiți (drum, om, mașină) și de factorul condițiilor de mediu (viscol, ninsori abundente, polei), în care se desfășoară, acesta devenind, în multe situații, determinant.

La noi în țară, unde încă nu există o civilizație a traficului, dacă este neglijat acest factor, se poate ajunge la situații foarte grave, prin blocarea drumurilor cu mașini nepregătite corespunzătoare pentru circulația pe timp de iarnă (fără lanțuri antiderapante, ștangă și lopată, cu anvelope uzate și baterii slabe, fără motorină neutrală sau benzină cu aditivi etc).

Astfel de situații s-au întâmplat la viscolul din 20-23 noiembrie 1998, când astfel de mașini, corroborate cu indisiplina în trafic, au condus la blocările de pe DN 2B, în zona Surdila - Greci, pe DN 3, în zona Ileana, pe DN 2 și DN 2A, în zonele Movilița și Malu, fiind necesare intervenții în forță pentru salvarea oamenilor blocați în viscol.

Date suplimentare despre cele întâmpilate în această perioadă, se regăsesc în pagina 11 a revistei.

Pentru a se elimina astfel de situații, conducerile Ministerului Transporturilor și Ministerului de Interne, au emis un ordin comun, prin care se stabilește ca, pe timp de viscol, polei, ninsoare abundantă sau alte fenomene meteorologice, care generează blocarea căilor rutiere, să se interzică accesul autovehiculelor spre zonele afectate, în scopul intervenției operative cu utilaje de deszăpezire a drumurilor.

Acest ordin a intrat în vigoare, începând cu data de 03.12.1998, aprobarea pentru închiderea temporară a unui sector de drum național, urmând să se dea de către Comandamentul Central de iarnă al Ministerului Transporturilor, la inițiativa Administrației Naționale a Drumurilor, cu acordul Direcției Poliției Rutiere din Inspectoratul General al Poliției.

Comandamentul Central de iarnă și Direcția Poliției Rutiere din Inspectoratul General al Poliției, vor asigura, prin intermediul mass-media, informarea participanților la trafic, cu privire la sectoarele de drum naționale, temporar închise circulației autovehiculelor, eventualele rute ocolitoare și momentul reluării circulației.

Avem o colaborare bună cu Poliția Rutieră centrală și teritorială, cu Institutul Național de Meteorologie și Hidrologie, cu mass-media și am vrea să fie tot atât de bună și cu participanții la trafic.

Dorim acum, la sfârșit de an 1998, "La mulți ani!", tuturor drumarilor, care veghează zi și noapte, la asigurarea condițiilor de circulație, în perioada de iarnă, precum și tuturor celor care sprijină această acțiune, pentru desfășurarea normală a vieții social-economice a țării.

Participanților la trafic, le urăm "Drum bun!", fără evenimente rutiere neplăcute și îi asigurăm că, respectând disciplina și regulile traficului rutier, din punct de vedere al Administrației Naționale a Drumurilor, sunt create toate premisele pentru a se asigura o fluentă a traficului, în condiții bune, pentru toată perioada de iarnă.

Ing. PETRU CEGUȘ
Director Direcția Întreținerii Drumurilor - A.N.D. -

CU OCHII LA TRECUT, CU GÂNDUL LA VIITOR

- GÂNDURI, REFLECTII, OPINII, MESAJE -



Ing. DĂNILĂ BUCŞA

- director general A.N.D. -
- președinte A.P.D.P. -

Pentru Administrația Națională a Drumurilor, anul 1998 a marcat încheierea primei faze de restructurare a activității și a primei etape de reabilitare a drumurilor naționale. Separarea activităților de execuție, de cele de administrare și întreținere, este practic terminată, iar structurile funcționale centrale și teritoriale ale A.N.D. au intrat pe noile fâgașe. Lucrările de reabilitare și cele de întreținere s-au desfășurat aproape conform programelor stabilite, fiind însă influențate de neîncasarea integrală a taxelor rutiere de la marii contribuabili, care nu și-au onorat obligațiile.

Anul care vine va însemna pentru noi, pe de o parte, continuarea acțiunilor înțepute, de reorganizare structurală și de îmbunătățire a legislației rutiere, iar pe de altă parte, demararea etapei II de reabilitare a drumurilor naționale și a acțiunii de concesionare a autostrăzilor. Va trebui ca, deasupra tuturor preocupărilor noastre, să situăm grija pentru respectarea exigențelor utilizatorilor drumurilor, care sunt beneficiarii noștri. Toți angajații sectorului rutier trebuie să fie pătrunși de această obligație fundamentală a lor și, pentru aceasta, să pună pe primul plan al activității, grija pentru respectarea riguroasă a prescripțiilor tehnice, care să conducă la realizarea unor lucrări de calitate excepțională, la ameliorarea stării tehnice a drumurilor, spre satisfacția utilizatorilor.

Pășind pragul unui an nou, doresc să adresez drumarilor din toată țara, cele mai sincere urări de sănătate și putere de muncă, iar revistei "DRUMURI PODURI", îi doresc să continue a reflecta, ca și până acum, realitatea din sectorul rutier.



Ing. MIHAI SĂBĂU

- Director General, Direcția Generală Tehnică, Investiții și Concesiuni din Ministerul Transporturilor -

În prag de An Nou, doresc să transmit cititorilor revistei "DRUMURI PODURI", multă sănătate și un an nou mai bun!

Doresc să menționez, cu acest prilej că, deși, în anul 1998, au fost unele probleme în legătură cu finanțările de la buget, putem să arătăm totuși și o serie de împliniri în domeniul investițiilor din transporturi, și anume:

- finalizarea etapei I-a de reabilitare a drumurilor și începerea celei de-a II-a etape, precum și asigurarea finanțării celei de-a III-a etape, care va începe în anul 1999;

- asigurarea finanțării reabilitării primului tronson de cale ferată București - Brașov, care va începe în anul 1999;

- finalizarea fazei I-a de dezvoltare și modernizare a Aeroportului Internațional București Otopeni, cea mai importantă poartă de intrare în România;

- crearea premiselor de începere, în 1999, a lucrărilor de reabilitare a digului de larg din portul Constanța.

Toate aceste împliniri ne fac să sperăm că anul 1999 va fi un an care va asigura mulțor constructori, de lucru, care va spori lucrările de dezvoltare a infrastructurilor în transporturi.

La mulți ani !



Ing. IULIAN DĂNILĂ

- director general adjunct A.N.D. -

La fiecare început de an, clipa bilanțului și a perspectivei ne determină să sintetizăm trecutul și să prezicem viitorul, în esență ce le caracterizează.

Dorim Administrației să poată oferi utilizatorilor, drumuri reabilitate, mai multe decât în ultimii ani, și de ce nu, reluarea programului de autostrăzi, care să readucă România, în rândul țărilor vecine, care nu au întrerupt construcția acestora.

La mulți ani și drumuri bune!



ec. AUREL PETRESCU

- director economic A.N.D. -

Acum, după 7 ani de când conduce Direcția Economică din A.N.D., pot trage niște concluzii, referitoare la drumul parcurs, în toată această perioadă, împreună cu colectivul Direcției, căruia îi mulțumesc că m-a înțeles și m-a ajutat. Au fost ani de frământări și de modificări fundamentale, funcționale și organizatorice, care au schimbat complet fața A.N.D.

Se poate afirma că anul 1998 a încheiat o primă etapă a procesului de reorganizare, în care A.N.D. și-a diversificat funcțiunile economico-financiare, a obținut noi surse de finanțare a lucrărilor, și-a reconsiderat obiectul activității și a demarat acțiunea de informatizare a administrației rețelei rutiere. În 1998, a apărut Legea nr.82 a drumurilor publice, Ordonanța Guvernului nr.72, Normele comune MF - MT, privind suportarea unor cheltuieli directe din Fondul Special al drumurilor publice; s-au desprins din sistemul A.N.D., ultimele 3 antrenorii; s-a terminat etapa I de reabilitare, a demarat etapa II și s-au obținut credite pentru etapa III. Doar colectarea sumelor destinate Fondului Special al drumurilor publice nu a mers cum trebuia, din cauza marilor contribuabili, care s-au eschivat de la plată, provocându-ne apreciabile deregări în executarea programelor de reabilitare și de întreținere, precum și în decontarea lucrărilor executate.

Anul 1999, penultimul al acestui secol, va trebui să însemne, în primul rând, consolidarea rezultatelor obținute până în prezent și, în al doilea rând, trecerea la etapa următoare a restructurării A.N.D. Misiunea noastră, în anul care vine, este aceea de a veghea la respectarea legalității, de a urmări eficiența utilizării banului public și recuperarea creațelor înregistrate la colectarea Fondului Special al drumurilor.

Aduc călduroase mulțumiri tuturor colaboratorilor, pentru realizările din anul care se încheie și doresc să le transmit, atât lor, cât și tuturor cititorilor revistei, cele mai sincere urări de sănătate și prosperitate, cu convingerea că, în 1999, vom colabora în condiții și mai bune. Principaliilor noștri datornici, le urez să-și achite la timp, obligațiile legale.

Doresc tuturor, un Crăciun fericit și un An Nou fericit, alături de cei dragi!

Dr.ing. MIHAIL BOICU

- primvicepreședinte APDP -

Tuturor membrilor Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri din România, cele mai bune gânduri pentru anul care vine și urarea de a avea mai multe împliniri în opera de ridicare a rețelei de drumuri publice, la nivel competitiv.

Să muncim, astfel ca utilizatorii, care de fapt sunt clienții noștri, să fie mulțumiți. Noi existăm pentru ei!



Ing. LIVIU DÂMBOIU

- director DRDP Timișoara -

Pentru D.R.D.P. Timișoara, se poate afirma că a fost, înțând cont de conjunctura actuală, un an destul de bun. S-au finalizat lucrările de reabilitare pe DN 7, - Deva - Arad - Nădlac, pe DN 69 Timișoara - Arad și DN 59 Timișoara - Voiteni.

A crescut nivelul calitativ al lucrărilor de întreținere periodică executate, în special al lucrărilor de tratamente bituminoase. În anul 1998, am reușit să îmbunătățim semnalizarea rutieră verticală

pe unele drumuri europene cu trafic intens E 671 - DN 69 Timișoara - Arad.

Cu sprijinul A.N.D., am reușit să promovăm, în planul de investiții, lucrări care se "zbat" de mult timp în propunerii, precum "Varianța ocolitoare a DN 79 la Nădlac" (din 1967) și altele.

De neîmpliniri nu aş vrea să vorbesc, pentru că, din dorință de a face mai mult și mai bine, tolba lor este mare. Dar, fiind un optimist, am speranțe mari că, dacă ceea ce am făcut în anii anterioar am făcut bine, în anul ce vine vom face ceva în plus, în mai bine.

Am speranță că absolvenții din ultimii doi ani, încadrați la D.R.D.P. Timișoara, vor confirma calitățile profesionale de care dispun și în care, personal, am mare încredere.

Sunt sigur că cei care s-au pensionat în 1998, vor regreta colectivul din care au plecat și vor reveni cu placere printre noi.

Am speranță că tot personalul din Administrația Drumurilor se va putea bucura de Sfintele Sărbători de Crăciun.

Pentru toți și pentru cei cu care am colaborat, din toată inima, "LA MULTI ANI"!



Ing. VIOREL PAU

- director general SOROCAM -

În aceste momente de bilanț, după încheierea încă unui an de muncă, aş dori să menționez câteva dintre realizările noastre în anul 1998:

- încheierea lucrărilor de modernizare a DN 1 București - Ploiești;
- lărgirea DN 5, la 3 benzi, pe o lungime de 9 km;
- execuțarea lucrărilor la "Drum de legătură între DN 5 și vama Giurgiu";

■ utilizarea, în premieră în România, a liantului STABICOL 50, la retratarea la rece "in situ" a mixturii asfaltice degradate, pe DN 41 Giurgiu - Oltenia;

■ execuțarea lucrării de asfaltare în București (străzi, bulevarde);

■ demararea execuției lucrărilor de tratamente bituminoase, în colaborare cu ANCORAD Oltenia.

Toate aceste realizări au fost posibile, datorită calificării și experienței specialiștilor noștri și mijloacelor tehnice oferite de partenerii francezi; nu în ultimul rând, grație sprijinului acordat de asociații române, A.N.D., prin conceperea de programe de dezvoltare și reabilitare a sistemului rutier, aducându-ne satisfacții majore. O parte dintre satisfacțiile aduse de munca depusă au

drumuri - poduri nr. 45 / nov. - dec. 1998

fost dublate însă, de unele nereușite, în special, privind neîncasarea la termen, a contravalorii lucrărilor executate sau a materiilor prime livrate beneficiarilor, în două cuvinte, de **blocajul financiar**, care ne-a afectat pe mulți dintre cei hotărâți să schimbăm în mai bine aspectul și starea actuală a drumurilor.

Ca perspective, dorim să ne păstrăm locul (spunem noi, binemeritat) printre leaderii naționali din domeniul drumurilor, eventual să ne autodepăşim în ceea ce privește calitatea produselor și lucrărilor ce poartă amprenta SOROCAM. De asemenea, sperăm într-o coniugare mai strânsă cu A.N.D., în vederea îmbunătățirii stării tehnice a drumurilor naționale, a colectării de fonduri financiare, pentru demararea unor lucrări de maximă urgență.

Sunt conștient că obiectivele noastre pentru 1999 nu sunt ușor de înăpărat. Știm că va fi greu, însă mai știm că, în condițiile economiei de piață, învinge cel mai puternic. Și mă bazez pe competență, disciplină, puterea de muncă și dorința de mai bine, caracteristice românului.

Redacției îi transmitem, pe această cale, felicitări pentru eforturile de care dă dovadă, permanent, pentru a-i satisface pe cât posibil, pe exigenții cititorii, printre care rămănuș și eu, așteptând totodată, în Noul An, un contact mai strâns privind tehnologiile din țările avansate, o deschidere mai amplă spre viitor.

La Multă Ani !



Ing. NICOLAE

CONSTANTINESCU

- director general CCCF SA -

Anul 1998 a adus numeroase satisfacții, Societății de Construcții "CCCF" SA. În pofida funcționării defectuoase a sistemului finanțier, caracteristică tranzitiei prelungite din România, "CCCF" SA, a reușit să-și acopere, prin contracte, toate capacitatele de producție, având posibilitatea de a-și utiliza întreg potențialul material și uman, chiar și în perioada de iarnă, mai puțin propice activității de construcții.

Printr-un marketing corespunzător, adaptat cerintelor economiei de piață, dar și printr-o grija față de calitatea lucrărilor și prestațiilor noastre, ne străduim să câștigăm aprecierea beneficiariilor noștri consacrați și să atragem noi beneficiari potențiali, atât din țară, cât și din străinătate, pentru a ne păstra locul fruntaș, pe care îl deținem în ierarhia antreprizelor de construcții din România.

Pentru anul 1999, ne dorim o extindere a activității, o creștere a competitivității, continuarea colaborării cu partenerii și asociații noștri, precum și asimilarea de noi idei tehnologice, productive și profitabile. Lucrătorilor noștri, drumari și podari, colaboratorilor și beneficiariilor noștri, le urez un an bun, fericit și plin de realizări.

Ing. ALEXANDRU DOBRE

- președinte ARACO -

- director general COSAR SA -



"Interzis" pe banda trei !

(dedicată domnului maior ing.Călin)

De vreo 5 ani și mai bine
Se lucrează mult, Căline,
Cu banii aduși cu greu,
De la BEI și EBRD-eu
Poți spune: nu-i de mirare !
Țara drumuri bune are.
Dar ce facem frățioare ?
Banda a III-a, la urcare,
Nu este pentru tractoare !
Doar printr-o reglementare,
Poți pune semnalizare,
Se înțelege, adekvată,

S-o respecte lumea toată:
Camion, tractor, ... ponei,
"Interzis" pe banda trei !
Altfel, unde e fluența ?
Unde este consecvența
A celor, cu siguranță ?
O formulă ar fi: chitanța.

Ing. MICHAEL STANCIU

- președinte IPTANA SEARCH -

1. Cum am terminat anul 1998?

- Firma a împlinit 7 ani de activitate în România.
- Firma a funcționat, în acest an, în noul sediu, în structură organizatorică completă.

■ Firma IPTANA-SEARCH și-a extins activitatea, prin înființarea unei noi filiale, la Iași, în afara celei existente la Timișoara, ceea ce a condus, atât la

o mai bună acoperire a teritoriului cu personal de specialitate, cât și la creșterea operativității și promptitudinii serviciilor noastre.

■ Firma IPTANA-SEARCH a obținut atestarea sistemului de management al calității, în conformitate cu standardele internaționale (ISO 9001), din partea firmei LLOYD's REGISTER din Marea Britanie.

■ IPTANA-SEARCH a realizat documentații și studii pentru diverse faze de proiectare, precum și obiective pentru Administrația Națională a Drumurilor, principalul nostru beneficiar, și pentru Direcțiile Județene de Drumuri și Poduri.

■ Firma a încheiat contracte cu Regiile Autonome de Drumuri și Poduri din județele: Suceava, Buzău, Brașov, Sibiu, Arad și cu Consiliile Județene din Sibiu, Cluj și Brașov, pentru investigarea și evaluarea stării tehnice a drumurilor de pe teritoriul acestora, ceea ce a deschis calea pentru introducerea conceptului de PAVEMENT MANAGEMENT SYSTEM, la nivelul structurilor administrative locale.

■ Firma IPTANA-SEARCH a dezvoltat și consolidat activitatea de studiu de trafic și la nivelul marilor municipii.

2. Ce dorim să realizăm în 1999?

■ Extinderea domeniului de activitate al firmei, prin realizarea de studii de impact și bilanț de mediu, pentru care IPTANA-SEARCH a obținut autorizarea din partea Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului, precum și realizarea de lucrări de cadastru, geodezie și cartografie, pentru care firma este în curs de autorizare.

■ Extinderea activității firmei pe piața internațională.

3. Ce dorim revistei "DRUMURI PODURI" și ce credem despre ea?

Este un instrument eficient și prompt pentru cunoașterea obiectivelor prioritare din domeniul transporturilor rutiere, de prezentare a noutăților tehnice, de dezbatere și implementare a acestora.

Cu această ocazie, vreau să mulțumesc Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri din România, tuturor beneficiarilor noștri, cu care am avut relații de colaborare deosebite, relații pe care dorim și ne vom strădui să le dezvoltăm în continuare.

Urez tuturor, un An Nou fericit, îmbelșugat și un călduros "La mulți ani!"

Prof.dr.ing. MIHAI ILIESCU

- prorector Universitatea Tehnică
Cluj-Napoca -

O expresie latină spune "festina lente" - grăbește-te încet.

Revista de Drumuri și Poduri și-a făcut apariția acum câțiva ani, pornind mai încet activitatea, dar a continuat apoi într-un ritm din ce în ce mai alert.

Calitatea articolelor și materialelor prezentate în revistă a sporit de la un număr la altul, ideile colectivului redacțional fiind demne de apreciat.

Revista și-a făcut deja un loc în rândul revistelor de specialitate. Cu ocazia "Anului Nou 1999" îi doresc Revistei "Drumuri Poduri" "La mulți ani!" și felicit colectivul redacțional pentru tot ceea ce a întreprins.

ing. DUMITRU POPESCU

- director general R.A.J.D.P. Constanța -

Regia Autonomă de Drumuri și Poduri Constanța încheie anul 1998, cu rezultate bune, marcând, prin eforturile susținute ale Consiliului Județean Constanța, un important pas înainte, în înfăptuirea programului de reabilitare a drumurilor locale din județ.

În decursul lunilor care au trecut, s-au întâmpinat multe greutăți, compenate, cel puțin în parte, de unele satisfacții date de aprecierea celor care au constatat și recunoscut eforturile făcute și rezultatele, în cea mai mare parte, meritorii.

Enumerarea greutăților nu și mai are acum sensul, deoarece acestea sunt cele ale întregii noastre economii, care, însă, sperăm că vor fi rezolvate. Totuși, trebuie să mai suportăm, în continuare, reproșurile aspre ale partenerilor noștri de contracte, cărora nu le putem plăti lucrările executate din Fondul Special al drumurilor publice. Cu toată înțelegerea pe care am avut-o din partea Ministerului Transporturilor, acesta nu a putut, din motive cunoscute, să asigure în întregime, colectarea fondurilor și repartizarea lor la județe, conform programului, în baza căruia s-au încheiat contracte, care prevăd și penalizări, pe care le vom suporta pentru neplata la timp a lucrărilor executate.

Suntem totuși optimiști și considerăm că, în anul viitor, multe din actualele dificultăți vor fi înălțurate, iar odată cu începerea revigoririi economiei românești, și noi vom reuși să punem mai bine în valoare, capacitatea și dorința de a executa lucrări mai multe, la timp și de o calitate superioară, care să reflecte rezultatele creșterii însemnate a productivității muncii.

Dorim tuturor celor care au ca preocupare, îmbunătățirea stării drumurilor din țara noastră, să aibă, în anul care vine, satisfacția deplină a muncii lor!

Ing. TITUS IONESCU

- președintele Patronatului
Drumarilor din România, manager
general al DJD RA Deva -

Anul 1998 n-a fost nici mai bun, nici mai rău decât precedenții, înscriindu-se totuși, din fericire, în aceeași dominantă, care evidențiază că sectorul de drumuri se numără printre acele foarte puține domenii dinamice, în creștere, dezvoltare și modernizare, din fragila noastră economie.

În ceea ce privește Direcția Județeană a Drumurilor RA Deva, ne bucurăm că ne-am sporit capacitatea tehnică și organizatorică de înăplinire, și în 1998, a propriilor programe, beneficiind de sprijin deosebit din partea Consiliului Județean Hunedoara.

În perspectiva Noului An 1999, cred că exprim și opinile colegilor mei, că munca în rețeaua drumurilor județene ar deveni mai eficientă, prin elaborarea de către Ministerul Transporturilor, prin A.N.D., în contextul îndrumărilor tehnice de specialitate, a unor precizări privind transporturile agabaritice pe drumurile județene, ceea ce ne va permite o exploatare rațională a acestora, precum și unele venituri.

De asemenea, cred că este necesară urgentarea elaborării noii clasificări a drumurilor, care va influența și o ratională fundamentare a programelor de lucru și repartiția disponibilităților bugetare și a Fondului Special al drumurilor.

Tuturor drumarilor țării, multă sănătate și fericire, prosperitate și drumuri bune, utilizatorilor acestora!

"La mulți ani!"

**Ing. ALEXANDRU
MOȘTEANU**

- manager general R.A.J.D.P. Vâlcea -

Bilanțul anului 1998, în plan personal și profesional, se confundă pentru mine, ca și pentru marea majoritate a colegilor mei de breslă, cu modul în care a răspuns rețeaua rutieră a județului Vâlcea, dezideratelor majore ale participanților la trafic, confort și siguranță în circulație.

În acest sens, la capitolul împliniri, am trecut în activ, menținerea neîntreruptă sub circulație a întregii rețele de drumuri județene și comunale, pe fondul unui buget deusteritate, precum și punerea în funcțiune a cca 300 m de poduri din beton armat (printre care, cel mai mare pod din Oltenia, construit în ultimul deceniu, podul peste Cerna la Valea Mare, 125,0 m), a cca 10 km îmbrăcăminți asfaltice, 20 km tratamente bituminoase simple și duble și, nu în ultimul rând, cca 50 km sporire capacitate portantă, prin aşternere de material pietros.

Un capitol aparte, care a generat satisfacții profesionale deosebite, l-a constituit asigurarea continuării traficului, prin eliminarea efectelor calamităților produse de fenomenele meteorologice catastrofale din perioada martie - iunie 1998.

Euforia firească, rezultată din enumerarea realizărilor, este însă serios anihilată de o serie de neîmpliniri, de natură să-mi umbrească satisfacția.

Sursele financiare, total insuficiente, pe fondul deteriorării permanente a rețelei, mai ales datorită depășirii perioadei de funcțiune a îmbrăcăminților, imposibilitatea asigurării unei semnalizări rutiere corespunzătoare, la nivelul standardelor actuale, precum și a cumularii în timp a calamităților nerezolvate definitiv, a atras după ele, atât nemulțumirea mea ca profesionist și participant avizat la trafic, cât și multe nemulțumuri cîn partea locuitorilor zonelor respective și a celorlalți participanți la trafic.

Cu mare mânhire sufletească, trebuie să afirm că drumurile locale nu li se acordă importanță cuvenită. În acest sector, unde competență profesională și dorință există, se încearcă o reformă insuficient fundamentată și neînteleasă, realizarea idealurilor frumoș expuse se amână de azi pe mâine, când este, ori prea târziu, ori nu sunt surse financiare și, în aceste condiții, sectorul pierde în plan tehnic, profesional și al imaginii.

Ing. MIHAI SECARĂ

- director RADJ Bacău -

Pentru toate rețelele de drumuri județene, anul care se încheie a fost unul foarte important. Motivul? În primul rând cel al transformării acestora în societăți comerciale. În al doilea rând, afirmarea, cu argumente foarte serioase, pe piața drumurilor, a unui potențial concurențial și de dotare, la nivel foarte ridicat, din partea unora dintre colegii de la fostele Regii. Eu cred că toate acestea reprezintă un semnal pozitiv, care ne poate scoate, și pe noi, cei de la județene, din rolul de "cenusăreșe" ale drumurilor românești. Cu o singură condiție însă: ar trebui să nu mai permitem ca printre noi să se strecoare toți neaveniți, care au impresia că se pricpe la drumuri. Pentru că, știm cu toții, chiar și un drum pietruit, trebuie gândit și făcut de către oameni de meserie, care știu să facă aşa ceva.

Anul viitor? În primul rând, ne-am dori, și le dorim tuturor, sănătate, să continuăm ceea ce am început, și să dea Dumnezeu să avem și ceva mai mulți bani, dacă se poate!

**Ing. THEODOR
CONSTANTINESCU**

- Director General IPTANA - SA -

Necesități immediate și gânduri de viitor privind infrastructurile în transporturi

Transporturile au o importanță deosebită în dezvoltarea socio-economică generală a țării, contribuind totodată la asigurarea schimburilor de mărfuri și a turismului. Calitatea și ritmicitatea transporturilor depend însă, într-o mare măsură, de situația și starea infrastructurii.

După 45 de ani de activitate, perioadă în care IPTANA a fost implicată, nemijlocit, în realizarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii transporturilor auto, navale și aeriene, nu poți să nu te gândești că mai este mult de făcut în acest domeniu, în care, niciodată, activitatea nu se termină, chiar dacă mai există perioade de stagnare.

Cunoscând destul de bine situația cantitativă și calitativă a infrastructurii transporturilor din România, precum și situația socio-economică a țării, gândurile de viitor trebuie să fie realiste, plecând de la necesitățile, dar și posibilitățile financiare imediate.

Astfel, ca necesități imediate în domeniul nostru de activitate, considerăm că trebuie continue proiectele de reabilitare a rețelei drumurilor naționale, însă luându-se, concomitent, aceleași măsuri și la nivelul drumurilor județene, în funcție de importanța lor, precum și continuarea, într-un ritm mai susținut, a amenajărilor pe drumurile comunale.

De asemenea, trebuie finalizate lucrările de modernizare a Aeroportului Internațional București - Otopeni și a autostrăzii București - Pitești.

O altă categorie de lucrări care trebuie avute în vedere, este a celor din Portul Constanța, legate de dezvoltarea zonei libere, de terminalul de containere, precum și de facilitățile necesare tranzitării petrolierului.

Vrând, nevrând, gândurile se îndreaptă spre viitor, care poate fi mai apropiat sau mai îndepărtat, în funcție de posibilitățile economico-financiare, dar și de voința politică.

Astfel, în viitor, se pune problema asigurării și menținerii unei stări de viabilitate a întregii rețele de drumuri publice, a sistematizării acesteia, în vederea optimizării rutelor de transport, precum și a realizării rețelei de autostrăzi, al cărei program a fost aprobat de Guvernul României încă din 1990, bineînțeles, în mod eșalonat, dându-se prioritate celor de pe direcțiile culoarelor stabilite la Creta și definitivat la Helsinki, începând cu sectorul București - Fetești, aflat în execuție încă din 1991.

De asemenea, va trebui să continue modernizarea și dezvoltarea celorlalte aeroporturi și porturi, precum și a zonelor libere de la Brăila, Galați, Giurgiu etc.

Nu poți să nu te gândești la realizarea unor noi poduri peste Dunăre, în zona marilor orașe: Brăila, Galați, Tulcea și Călărași, și de ce nu, între România și Bulgaria, precum și la reluarea lucrărilor la canaui Dunăre - București, care ar asigura capitalei și statutul de port.

Desigur că toate aceste gânduri frumoase se vor realiza, eșalonat, în funcție de cererea de transport, disponibilitățile financiare și mai cu seamă, de eficiența lor economică.

În acest sens, se poate remarcă Programul Ministerului Transporturilor pentru Moldova, lansat oficial la Iași de dl Traian Băsescu, cu ocazia celui de-al X-lea Congres Național de Drumuri și Poduri, care prevede reabilitarea a cca 450 km de drumuri naționale, pe direcția culoarului IX, de pe teritoriul țării noastre, care vor asigura o legătură mai fluentă cu Republica Moldova.

Desigur că acest program reprezintă numai o parte din planul Ministerului Transporturilor, care prevede ca, până în anul 2000, să fie reabilitate trasee de drumuri naționale, în lungime de încă cca 1.500 km, asigurându-se astfel, participanților la trafic, condiții superioare de parcurs, cu viteze sporite, în deplină siguranță și confort.

Aflat la a X-a ediție

CONGRESUL NAȚIONAL AL DRUMURILOR

Cel mai important eveniment din viața și activitatea drumarilor, în anul 1998, l-a constituit a X-a ediție a Congresului Național de drumuri de la Iași. Ediția jubiliară, desfășurată în orașul de pe dealurile Copoului, a reușit să reunească un număr record de participanți, dovedind, încă o dată, interesul pentru destinul drumurilor din România.

Un moment deosebit l-a constituit și prezența la deschiderea Congresului, a lui Traian Băsescu, ministrul Transporturilor.

Prilej cu care a fost anunțată și lansarea "Programului Moldova" privind reabilitarea drumurilor din această zonă a țării.

Cum despre desfășurarea propriu-zisă a Congresului am mai scris în paginile revistei, câteva imagini retrospective sunt, credem, un bun prilej de a ne reaminti ceea ce s-a petrecut, în anul care se încheie, la Iași. Felicităm și cu acest prilej, încă o dată, organizatorii, în special D.R.D.P. Iași, pentru condițiile asigurate și foarte buna organizare a prestigioasei manifestări.



Iașiul s-a dovedit a fi o gazdă excelentă pentru Congres



Expoziția organizată s-a bucurat de numeroși vizitatori



O participare numeroasă a specialiștilor din țară și străinătate



Comunicările științifice au avut o largă audiență



Un bun prilej pentru schimburile de experiență în domeniu



Noutăți de ultimă oră, prezentate la Iași



Evenimente deosebite

DE LA "PISCUL NEGRU" LA "KM 0"

Cronica evenimentelor anului care se încheie cuprinde o paletă foarte variată de preocupări, începând cu tabăra de pictură a copiilor de drumari, acordarea de înalte onoruri și titluri științifice, experimente practice și până la refacerea celui mai important reper al drumurilor românești, km 0.

Participarea numeroasă la toate aceste evenimente, buna lor desfășurare, ne-au determinat să vi le prezentăm și Dvs., aşa cum s-au desfășurat. Din partea redacției noastre, urări numai de bine, tuturor celor care contribuie la menținerea acestui inegalabil lant care unește, în toate momentele, drumarii României.



Conferința Națională a A.P.D.P. (București)



Acordarea titlului de "doctor honoris causa" prof.ing. Ion Stănculescu



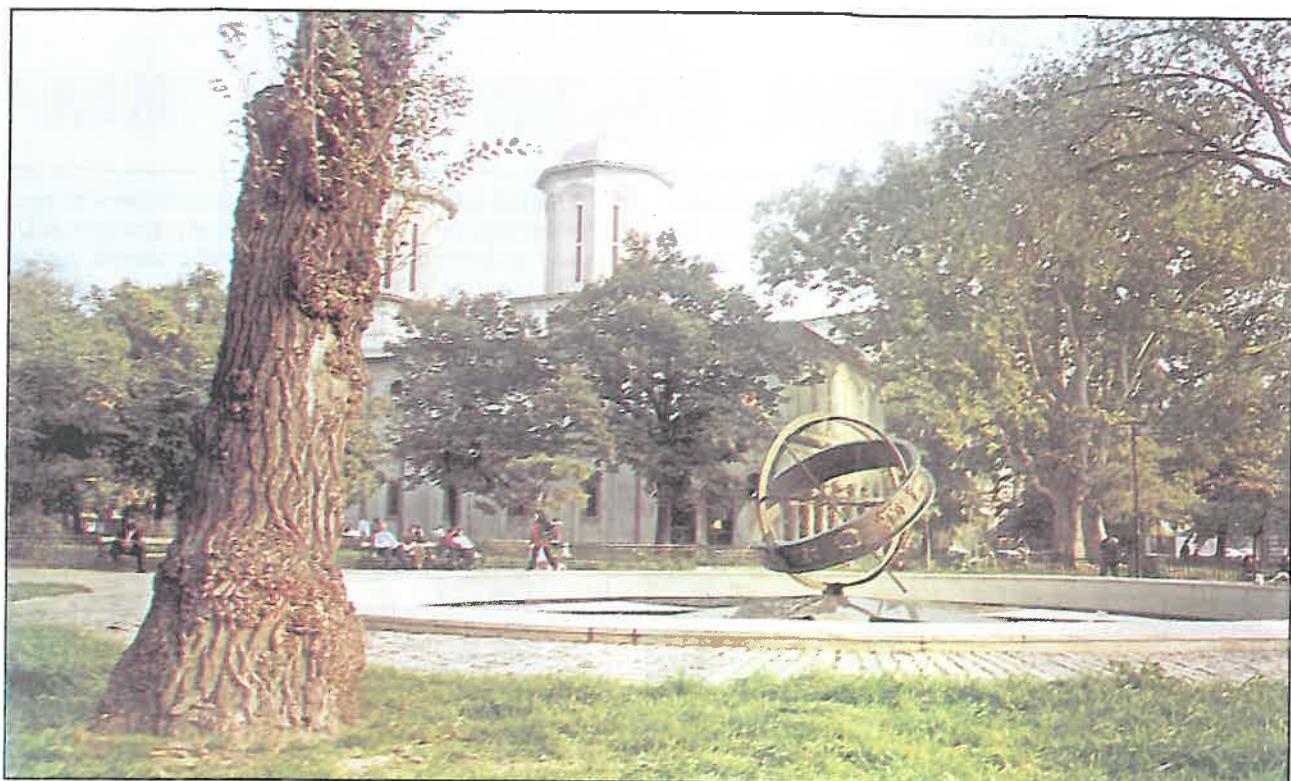
Conferința anuală a filialei A.P.D.P. "Ștefan cel Mare" (Suceava)



Experiment cu metoda CONSOLID, la Șîndrilița



Copii premiați la tabăra de pictură de la "Piscul Negru"



Un eveniment important: restaurarea "km 0" al drumurilor românești



Sedinta Biroului Permanent al A.P.D.P. (Poiana Brașov)



A XXI-a REUNIUNE A SEFILOR
DE SECTII
DE DRUMURI NATIONALE



Licitatie pentru cadastrul rutier



Simpozion privind siguranta circulatiei (Bucuresti)

INAUGURĂRI • LUCRĂRI • RECEPTII

Anul 1998 a însemnat pentru drumari, atât continuarea și finalizarea unor investiții deja începute, cât și demararea altora noi. Desigur, toate acestea, în condițiile unui buget de austeroitate. Un reviriment deosebit, chiar și în condițiile amintite, l-a constituit apariția, dezvoltarea și dotarea

multor firme private, apte să promoveze concurența reală pe piața drumurilor românești.

La câteva dintre inaugurările, lucrările și receptiile anului ce se încheie, am fost și noi prezenți. Dovada? Imaginile pe care vă le oferim și care, sperăm să fie cât mai numeroase în anul care vine.



Pe autostrada București - Pitești s-a început reabilitarea



... la fel și pe DN 6 București - Alexandria



Inaugurarea drumului spre mănăstirea Sf. Andrei (jud. Constanța)



S.C. TRANSBITUM S.A. a inaugurat terminalul de bitum de la Mangalia



Pe DN 2 s-a pus în funcțiune o modernă intersecție, la Focșani



Dinspre Urziceni spre Rm. Sărat au început lucrările de reabilitare (DN 2)



Lansarea ultimei grinzi a podului de la Crețeni
(R.A.J.D.P. Vâlcea)



Inaugurarea noului sediu WIRTGEN din România



A fost dat în exploatare pasajul Ghelmegioaia, pe DN 6 Strehia - Tr. Severin

MANIFESTĂRI TEHNICO - ȘTIINȚIFICE

Situate în umbra Congresului Național de Drumuri și Poduri, care a polarizat preocupările A.P.D.P., manifestările tehnico-științifice din 1998 au fost mai puține, numeric, decât

în alți ani, dar tematicile lor variate au vădit tendința de diversificare a domeniilor abordate. Mărturile aduse de fotoreporterii noștri sunt edificatoare.



Conferința tehnică privind autostrada București - Pitești



Vizita tehnică a reprezentanților TRL (Anglia)



Simpozion SPEA Sp.A. privind introducerea BMS



Simpozion privind reabilitarea drumurilor (Deva)



În fiecare an

STIHIILE NATURII NU IARTĂ

An de an, ploile, alunecările de teren, ninsorile nu iartă drumurile. Pagube de zeci sau sute de miliarde de lei, întreruperi de trafic, muncă și efort pentru a restabili circulația.

E greu de cuantificat valoarea tuturor pagubelor înregistrate pe rețeaua de drumuri, în anul 1998, datorită calamităților naturale. Dificultatea constă și în aceea că, în multe situații, investițiile durează ani și ani, și tocmai când totul pare a fi gata, cerul și pământul se



Alunecări de teren pe DJ 296 Botoșani - Dorobanți - Podeni



De ani de zile, la Bârzulești, Bacău, pe DN 11, se tot repară



Alunecare pe DN 14 (km 33+960), Șeica Mare



O subspălare de pilă, aproape de necrezut, la podul de la Agârbiciu, pe DN 14



Așa arăta DN 14, la km 48+200, lângă Târnava, după viitură

răzbună în alt loc. În unele locuri însă, stihile naturii și-au făcut, parcă, abonament, dezlănțindu-se aproape an de an. După fiecare viitură, se fac lucrările provizorii pentru restabilirea și normalizarea circulației, care rămân definitive, până la viitura din anul următor, care distrugе totul și...ciclul se reia, cu alți bani și alte pagube. Cârpelile costă cu mult mai mult decât o consolidare sau o lucrare de apărare, făcută ca lumea.

Pentru că, la urma urmei, oricât ar fi natura de neprielnică cu drumurile, acolo unde s-a gândit și s-a lucrat serios, pagubele au fost mai mici sau chiar nu au existat deloc.

Vă prezentăm, în aceste imagini, câteva din zonele unde pagubele au fost deosebit de mari, în anul care se încheie. Zone în care s-a intervenit cu destule eforturi și cheltuiială, pentru ca oamenii să poată circula în siguranță.

Inundațiile din luna iulie au afectat o serie de drumuri naționale și județene, în special din sudul Transilvaniei și au fost urmate, în luna noiembrie, de o revărsare a Tisei, care a deteriorat căile rutiere din nordul Maramureșului, lăsând multe localități izolate

Deie Domnul ca în anul care vine, să nu se mai întâmple așa ceva!

**COSTEL MARIN
MARINA RIZEA**



ANIVERSĂRILE ANULUI

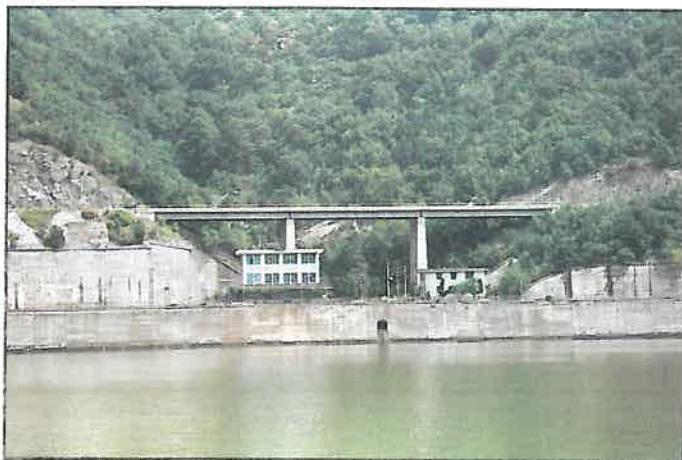
Sectorul rutier a aniversat, în cursul anului 1998, patru importante evenimente din istoria sa contemporană. Trei dintre acestea, au fost celebrate cum se cuvine, prin manifestări

tehnico-științifice și vizite la obiectivele respective, iar al patrulea a trecut neobservat, acoperit de o nemeritată ultare. Care sunt aceste aniversări, vom vedea în cele ce urmează.

RECONSTRUCȚIA DN 6 LA PORȚILE DE FIER

Cu 30 ani în urmă, la data de 15 decembrie 1968, se dădea în funcțiune traseul reconstruit al DN 6 din zona defileului Dunării, între Gura Văii și Coramnic. Prin construirea barajului și a lacului de acumulare din cadrul Sistemului Hidroenergetic și de Navigație Porțile de Fier I, vechile trasee ale drumului național nr. 6 și căii ferate, între Tr. Severin și Orșova, urmău să fie inundate, fiind deci necesară reamplasarea lor, la o cotă superioară. Lucrarea de reconstruire a celor două căi de comunicație, a fost una dintre cele mai ample și complexe construcții ingineresci din România postbelică.

Pe acest sector, versantul de pe malul stâng al Dunării prezintă un relief cu o pantă transversală abruptă și este brăzdat de numeroase văi adânci, cu caracter torrential. Aspectul geologic, pe



aproape întreaga lungime a versantului, este neomogenă, cu o rocă calcaroasă, în cea mai mare parte degradată, având intercalății, în pachete mari, de șisturi argiloase, argilo-marnoase și nisipuri argiloase. Înscrierea celor două trasee pe acest versant frământat, a fost obligatorie și a necesitat executarea unui foarte important volum de lucrări de artă, de o mare diversitate: ziduri de sprijin, apărări de mal, amenajări de torrenti, consolidări de platformă, stabilizări de versanți, podeje, poduri, viaducte înalte, viaducte de coastă, tunele feroviare și rutiere. Poziția suprapusă a celor două trasee, lipsa de accese și condiția executării într-un termen scurt și fără întreruperea circulației pe vechile artere, au reprezentat probleme foarte grele care, alături de dificultatea tehnică a lucrărilor, au constituit un examen greu de trecut, atât pentru proiectanți, cât mai ales, pentru constructori.

Asigurarea unei realizări coordonate a celor două căi de comunicație, s-a făcut prin organizarea unei grupe unice de proiectare



și prin executarea lucrărilor de către aceeași întreprindere. La proiectarea coordonată a lucrărilor, s-au avut în vedere evitarea intersecțiilor de nivel și obținerea unor soluții economice, în care scop, drumul a fost amplasat pe versant, cu 6...30 m deasupra căii ferate. Devierea căii ferate s-a făcut pe 23,4 km, iar a drumului național, pe 17,1 km. Lungimea lucrărilor de artă (poduri, viaducte, tunele, ziduri de sprijin) este de 9,3 km la calea ferată și de 10,1 km la drumul național, situând calea ferată pe locul 2 în țară, din punct de vedere al densității lucrărilor de artă (33,7%), iar drumul național, pe primul loc (59,1%), în topurile lucrărilor respective. Proiectarea a început în 1963 și a continuat, practic, în paralel cu execuția, până în 1968.

Execuția lucrărilor a ridicat probleme de o dificultate și complexitate cu totul deosebite. Prima dintre acestea, a constituit-o atacarea lucrărilor de artă, situate în zone greu accesibile, pe versanți abrupti, la înălțimi de 20...60 m față de drumurile existente, fapt ce a necesitat crearea, pe acești versanți, a numeroase drumuri tehnologice, pentru accesul camenilor, utilajelor și autocamioanelor, la amplasamentele podurilor, viaductelor și tunelelor. Lungimea

VOLUME DE LUCRĂRI EXECUTATE

Denumirea lucrărilor	UM	Cantități		
		DN 6	CF	Total
- Lungimea traseului	km	17,1	23,4	40,5
- Volum total excavării: din care:	m ³	953.600	1.221.000	2.174.600
- săpături în debieu	m ³	350.000	415.000	765.000
- derocări	m ³	600.000	705.000	1.305.000
- excavării în tunele	m ³	3.600	101.000	104.600
- Poduri și viaducte	buc.	35	21	56
	m	3.400	1.850	5.250
- Tunele:	buc.	2	7	9
	m	205	1.111	1.316
- Podeje	buc.	65	137	202
- Ziduri de sprijin:	m	6.500	13.885	20.385
	m ³	138.000	410.270	548.270
- Consolidări taluze debieu (h = 10-12 m)	m ³	40.000	-	40.000
- Îmbrăcăminte și pavaje	m ²	130.000	-	130.000
- Linie normală CF	km	-	33	33
- Stații de cale ferată	buc.	-	2	2

totală a acestor drumuri provizorii a însumat peste 45 km, iar execuția lor, care a durat mai mult de un an (peste 30 % din toată durata lucrării), a fost o operație temerară, datorită diferențelor mari de nivel care trebuiau câștigate pe distanțe scurte în plan. Riscurile cele mai mari și le-au asumat buldozeriștii care au deschis părțiile, iar accidentele n-au fost puține.

O altă problemă majoră, care a stânjenit execuția, a fost existența, în imediata apropiere (în plan orizontal) a drumului național și a căii ferate în exploatare, a căror funcționalitate trebuia protejată în permanență de constructori. De asemenea, execuția lucrărilor la drum trebuia să nu creeze pericole pentru lucrările de la linia ferată, care se executau simultan, la o cotă inferioară. Pentru aceasta, tehnologiile de execuție au suferit numeroase adaptări, de la caz la caz, în special la lucrările de derocări, terasamente, consolidări și tunele.

Probleme cu totul imprevizibile au survenit în timpul execuției terasamentelor și au fost provocate de natura terenului, o rocă puternic degradată, cu stratificație oblică, având unghiuri și direcții de înclinare, foarte variate. Excavațiile au pus în evidență, planuri de alunecare



numai 3 ani, ceea ce constituie un veritabil record, mai ales dacă ținem seama de condițiile vitrege de execuție.

Nu ne-am propus să facem aici, o monografie a lucrărilor de la Porțile de Fier; am vrut doar, să scoatem în relief argumentele care au făcut ca lucrările respective să fie considerate printre cele mai remarcabile realizări ale tehnicii construcțiilor din țara noastră, unice în istoria căilor de comunicații românești.

Aniversarea a 3 decenii de la terminarea acestei grandioase lucrări, ar fi putut constitui un bun prilej de afirmare a capacitatei creative, a curajului și a forței de șoc ale corpului ingineresc din țara noastră, mai ales astăzi, când aceste calități ne sunt contestate, fiind preferate valorile, nu întotdeauna mai bune, care au pătruns de peste hotare, pentru a ne da lecții. Din nefericire, atât Asociația Inginerilor Feroviari, cât și Asociația Profesională de Drumuri și Poduri, care aveau obligația morală de a organiza festivitatea care să marcheze acest eveniment deosebit, au neglijat s-o facă, astfel încât momentul aniversar risca să fie dat uitării. A intervenit însă, inițiativa unui grup de veterani ai lucrării, constructori și proiectanți, care au ținut să sărbătorescă evenimentul, printr-o reuniune "în familie", organizată la fața locului, fără prezența somităților și a presei. Reuniunea s-a desfășurat la 8 august 1998, într-un cadru intim, care a prilejuit o reamintire a clipelor de intensă încordare, petrecute cu 30 de ani în urmă, pe șantierele de la Porțile de Fier.



dezvoltate pe taluzuri, în zonele cu stratificație orizontală, orientată spre lucrare, fapt ce a determinat reconsiderarea soluțiilor proiectate și executarea de lucrări suplimentare de consolidare.

Dată fiind situația specifică a traseului drumului, determinată de relieful greu și de accesele limitate la lucrare, terasamentele au fost atacate prin executarea, în primă fază, a unei părți de 2 m lățime, la nivelul platformei drumului, realizată cu unelte de mână și ciocane pneumatice, transportul materialului derocat făcându-se, la început, cu dumpere pitice. Treptat, prin lățirea, pe front larg, a părției, până la 4 m, au putut fi introduse în lucru, buldozere, excavatoare și autobasculante. Începând din această fază, săpăturile s-au executat predominant mecanizat, iar derocările, cu explozivi, în încărcături reduse și dirijate.

O performanță demnă de remarcat, este durata de execuție, extrem de scurtă, în care s-au realizat lucrările, ale căror volume, cu adevărat impresionante, sunt redate în tabelul alăturat. Lucrările au început în septembrie 1964 și s-au predat în exploatare la sfârșitul anului 1968, consemnându-se o durată totală de execuție, de 4 ani și 4 luni. Dacă ținem seama că realizarea acceselor a consumat 16 luni, rezultă că lucrările propriu zise s-au executat în



Călătorul care parurge astăzi, în goana mașinii, traseul dintre Tr.Severin și Băile Herculane, cu greu și poate imagina ce nemaipomenite eforturi au fost necesare pentru realizarea acestui drum.

MODERNIZAREA DN 1 BUCUREŞTI - ORADEA

Aniversarea, în acest an, a **șase decenii de la terminarea modernizării primei magistrale rutiere a țării, pe traseul Bucureşti - Braşov - Sibiu - Cluj - Oradea**, a fost celebrată printr-un simpozion, organizat de Filiala APDP Braşov, în colaborare cu societatea CONAS SA Braşov, la data de 29 mai 1998.

Cu ocazia simpozionului, s-a făcut o incursiune în istoria străveche a acestei căi rutiere, care a constituit, din vremea romanilor și până în zilele noastre, principala legătură dintre jinuturile aflate de o parte și alta a Carpaților. Au fost evocate principalele momente din istoria acestui drum, insistându-se asupra pietruirii lui, în etape succesive, începută în anul 1772, cu tronsonul Braşov - Sibiu, continuată cu tronsoanele Sibiu - Cluj - Oradea, Bucureşti - Predeal și terminată cu tronsonul Predeal - Braşov, în 1867.

Primele încercări de modernizare au fost câteva experimentări nereușite, efectuate la Oradea (1907), Bucureşti - Otopeni (1915) și din nou Bucureşti - Otopeni (1925). În 1930, Casa Autonomă a Drumurilor încheie un contract de modernizare a tronsonului Bucureşti - Braşov, cu antrepriza engleză "Stewart", dar contractul nu poate fi pus în practică, din cauza neobișnerii creditului extern pentru finanțare, motiv pentru presa vremii, de a-și etala talentele satirice.

În fine, în 1931, se încheie un nou contract, de data aceasta, cu firma suedeză Svenska Vägaktiebolagät, pentru modernizarea a 750 km de drumuri, între care DN 1 Bucureşti - Braşov - Sibiu - Cluj - Oradea (585 km) constituie

Nicic nou sub soare ŞOSEAUA STEWART

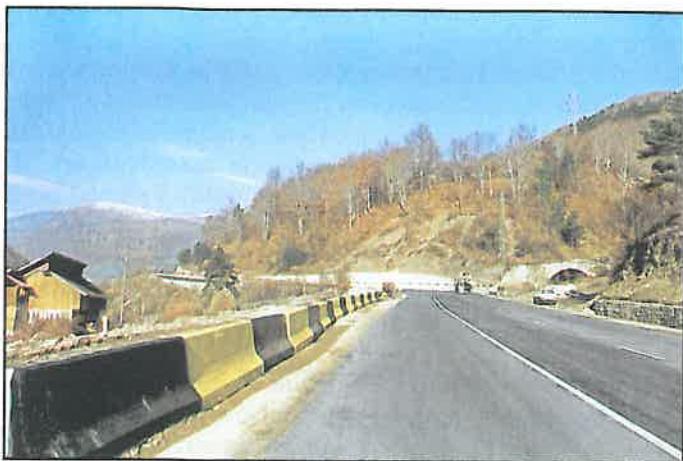


- Ce zici de şoseaua care se face la Braşov ?

- Brașoave !...

(Publicat în ziarul DIMINEATA, 2 septembrie 1930)

ponderea. Execuția acestui contract a început în același an și s-a terminat în 1938, lucrându-se într-un ritm susținut de aproape 100 km/an, ceea ce reprezenta foarte mult, față de posibilitățile tehnologice de atunci.



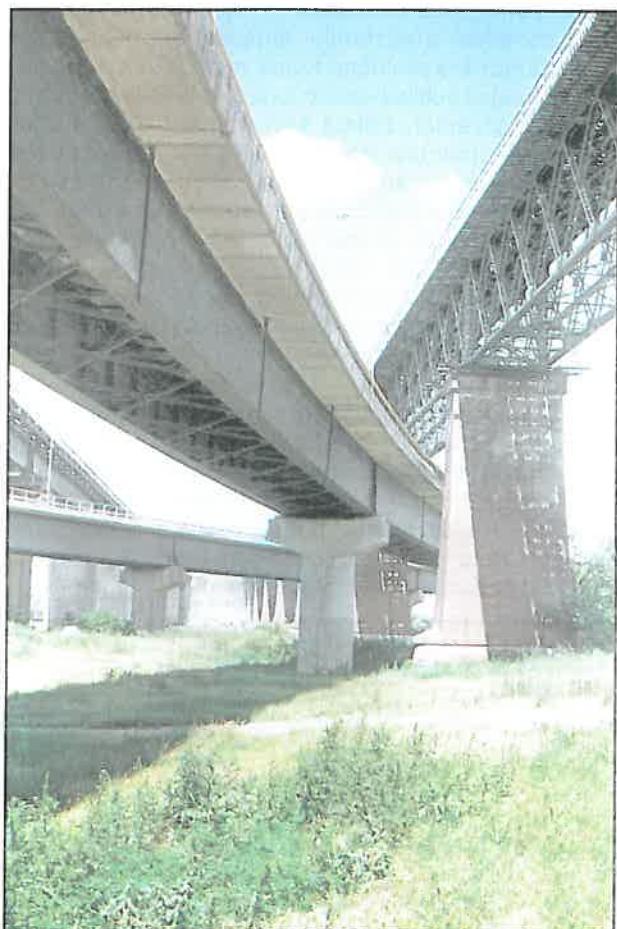
În legătură cu realizarea "contractului suedez", sunt de semnalat două aspecte. În primul rând, noțiunea de "modernizare" însemna numai completarea pietruirii existente (pentru a o transforma în fundație) și asternerea îmbrăcămintii bituminoase pe existent, fără a se efectua modificări la ceilalți parametri funcționali (elemente geometrice, variante de traseu, lucrări de artă etc.). În al doilea rând, trebuie evidențiată calitatea deosebită a lucrărilor executate de prestigioasa firmă suedeză, care a făcut ca îmbrăcămintea să reziste traficului și intemperiilor, timp de peste 40 de ani, până când intensitatea circulației și sarcinile pe osie au înregistrat creșteri importante, depășind prevederile din anii '30.

Modernizarea DN 1 a constituit o spectaculoasă reușită tehnică și a marcat un moment important în istoria rețelei rutiere românești. Într-o țară ca a noastră, în care aproape toate contractele externe încheiate de stat sunt suspectate, pe drept sau pe nedrept, de dedesubturi dubioase și afaceri tenebroase, "contractul suedez" a fost printre puținele care nu au provocat scandaluri politice sau de presă. Si aceasta, datorită seriozității firmei suedeze, calității lucrărilor și viabilității drumului executat.

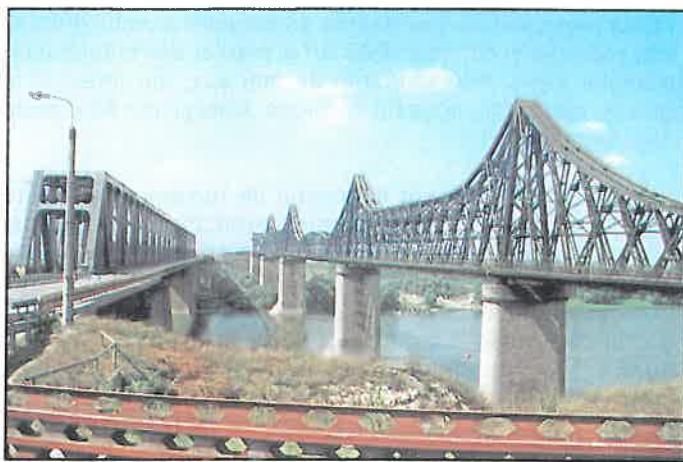


CONSTRUCȚIA NOILOR PODURI DUNĂRENE

Din inițiativa Comisiei de Poduri a APDP și a Filialei APDP Dobrogea, în luna iunie 1998 a fost organizată la Fetești, o reuniune festivă consacrată aniversării unui deceniu de la punerea în funcțiune a noilor poduri de cale ferată dublă și autostradă, peste brațul Borcea și Dunăre, de la Fetești - Cernavodă. Aceste poduri constituie cea mai monumentală lucrare de artă, executată în țara noastră, în acest secol, cea mai dificilă, din punct de vedere al concepției și cea mai grea, din punct de vedere al execuției.



Situate în imediata apropiere a podurilor lui Saligny, noile poduri dunărene au fost obligate să respecte deschiderile acestora peste albiile minore ale celor două brațe ale fluviului, din considerente de securitate a navegației.



drumuri - poduri nr. 45 / nov. - dec. 1998



Fundațiile lor, coborâte la aproape 62 m de la oglinda apei, au necesitat stabilirea unor procedee tehnologice de o deosebită complexitate și de un mare rafinament tehnic, care au fost puse la punct, în cele mai mici detalii, de constructori, cu sprijinul proiectanților. Față de gradul lor de dificultate și față de natura problemelor tehnice, tehnologice și organizatorice, pe care le-au ridicat, fundațiile podurilor de la Borcea și Cernavodă se înscriu printre cele mai grele lucrări de fundații executate, până la acea dată, în lume.

Suprastructurile metalice, cu căi juxtapuse, având cele 2 fire ale autostrăzii situate în consolă, au fost executate dintr-un oțel special conceput, au fost uzinate în bare și montate, prin avans, în consolă, cu ajutorul unor macarale de tip Derrick, proiectate și realizate de constructori.

Viaductele de acces, rutiere și feroviare, întrețesute la nivele diferite, la capetele celor două poduri, subliniază valoarea arhitectonică a acestor capodopere ale artei ingineresci contemporane. Priveșteea oferită de ele este o expresie a frumuseții tehnice a acestui sfârșit de secol, iar realizatorii lor merită toate aprecierile privitorului.

Construcția noilor poduri dunărene a scos în evidență capacitatea profesională și competența tehnică a podarilor români, care au demonstrat, cât se poate de convingător, valoarea și nivelul pe care l-au atins.



Primul jubileu al acestor grandioase realizări, sărbătorit în maniera solemnă a momentului, a reunit pe principaliii protagonisti ai lucrărilor, precum și o mulțime de specialiști podari din toată țara. Din rândul organizatorilor, au lipsit, și de această dată, reprezentanții SNCFR, care se pare că au prea multe probleme cu prezentul, pentru a se mai gândi și la trecut.

CONSTRUCȚIA DN 17A SADOVA - SUCEVIȚA

Anul 1998 a marcat împlinirea a 30 de ani de la darea în exploatare a drumului național nr.17A Sadova - Sucevița, primul drum național construit după război și unul dintre cele mai grele trasee montane din țara noastră. Dintre toate aniversările importante, din domeniul rutier, ale anului care se încheie, aceasta este singura care nu s-a bucurat de nici o atenție, fiind trecută într-un total, dar nemeritat anonimat. Doar scrisoarea pe care am primit-o la redacție, din partea lui ing. **EMANOIL SBÂRNEA** (căruia îi mulțumim din suflet, pentru acest gest evocator), a scuturat praful uitării de pe această importantă și grea lucrare de pionierat a tehnicii rutiere contemporane, puțin cunoscută în lumea drumarilor români, dar care ar merita să fie mai pe larg prezentată.

Situat într-o zonă extrem de pitorească, drumul Sadova - Sucevița pornește din Câmpulung Moldovenesc, traversează râul Sadova, după care se angajează pe Obcina Feredăului, prin Curmătura Boului, pentru a urca, pe câteva serpentine, de la cota 600, la cota 1000, coborând apoi în valea râului Moldovița, până la Vatra Moldoviței. După câțiva kilometri, începe urcușul pe Obcina Mare, pe care o traversează prin pasul Ciomârna, după care coboară, pe numeroase serpentine, însumând aproape 10 km lungime, pentru ca, după alți 10 km, să intre în comuna Sucevița.



Drumul peste obcinile Bucovinei, care străbate păduri întinse, pe întreg traseul, lung de 50 km, a fost o realizare de o deosebită importanță tehnică a anilor 50 - 60. Lipsa lui a fost foarte mult resimțită în cursul celui de-al doilea război mondial, el fiind considerat un drum strategic, de legătură directă între Cernăuți și Transilvania. În lipsa lui, această legătură s-a asigurat, fie prin Polonia, fie pe la Suceava - Vatra Dornei.

Lucrările au început în anul 1948, pe tronsonul Sadova - Vatra Moldoviței, care a fost atacat de la ambele capete, după o foarte sumară cercetare geologică a traseului. După străpungerea traseului prin Curmătura Boului, lucrarea a fost abandonată, din cauza ebulmentelor mari, produse pe versantul

estic al Obcinei Feredăului, unde infiltrăriile puternice de apă și suprasarcinile provocate de umpluturile executate fără consolidări și drenaje, au stricat echilibrul geologic precar al terenului, provocând alunecări masive de teren, care au împiedicat avansarea lucrărilor.

Reluarea execuției s-a făcut în anul 1953, după un studiu geologic aprofundat, în urma căruia s-a adoptat o variantă de traseu și s-au efectuat ample lucrări de consolidare. În 1955, tronsonul Sadova - Vatra Moldoviței a fost terminat și s-au început studiile de teren pentru tronsonul următor, Vatra Moldoviței - Sucevița, care străbate o zonă cu un subsol la fel de pământat și instabil. Execuția acestui tronson s-a făcut cu multă prudentă, pe sectoare scurte, de cca 2 km, atacate succesiv, numai după consolidarea, stabilizarea versanților și execuția completă a sectorului anterior. Din această cauză, durata lucrărilor s-a prelungit foarte mult, întregul traseu fiind deschis circulației publice abia în luna septembrie a anului 1968. La recepția lucrărilor, primul secretar al P.C.R. din județul Suceava, care a patronat festivitatea, i-a felicitat pe constructori, pentru terminarea lucrărilor cu 3 luni înainte de termen (!?).

Pe întregul traseu al drumului, au fost executate volume importante de lucrări: peste 1.000.000 m³ terasamente, 32 poduri, 175 podețe, 38.500 m³ ziduri de sprijin, 32.000 m³ drenuri, 525.000 m² îmbrăcăminți bituminoase. Cu ocazia executării îmbrăcăminților, s-a modernizat și traseul Sucevița - Rădăuți, pe pietruirea existentă.

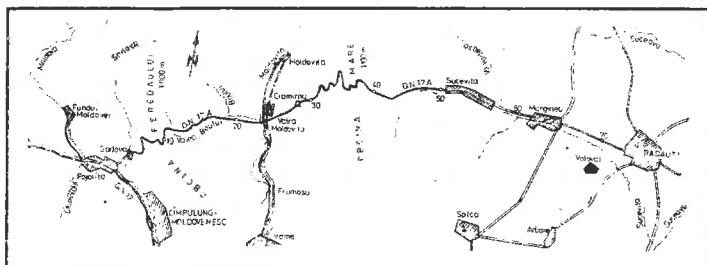
Drumul peste obcine, cu o mare diversitate de lucrări de artă, a însemnat un important succes al constructorilor, în luptă cu pământul instabil și cu apa. El este, în același timp un excepțional traseu turistic, presărat cu numeroase zone de un pitoresc unic și cu monumente de artă bisericăescă și feudală românească, precum mănăstirile Moldovița și Sucevița, situate într-un cadru de o frumusețe unică, sau biserica Sf.Nicolae din Rădăuți, cel mai vechi monument de piatră din Moldova.



Este regretabil că aniversarea construcției acestui drum nu a fost cuprinsă în calendarul APDP al marilor aniversări rutiere ale anului 1998. Prin rândurile de mai sus, am încercat să reparăm, cât de cât, această omisiune. Căci și ultarea e scrisă în legile omenești !

Anul 1998 a constituit momentul de rememorare a patru lucrări de excepție din istoria drumurilor românești. Patru lucrări foarte deosebite între ele, ca structură, ca perioadă de realizare și ca destin, dar care au însemnat tot atâtea bătăllii câștigate de om, în străduința sa perpetuă de a stăpâni natura, deseori ostilă și de a integra civilizația umană în cadrul ambientului natural, într-un tot armonios.

TITI GEORGESCU





TRANSBITUM S.A.

INCINTA PORT MANGALIA, JUD. CONSTANȚA, C.P. 71

Tel./Fax: 041/756542; 756601; 756602

Email: transbitum@emailexcite.com

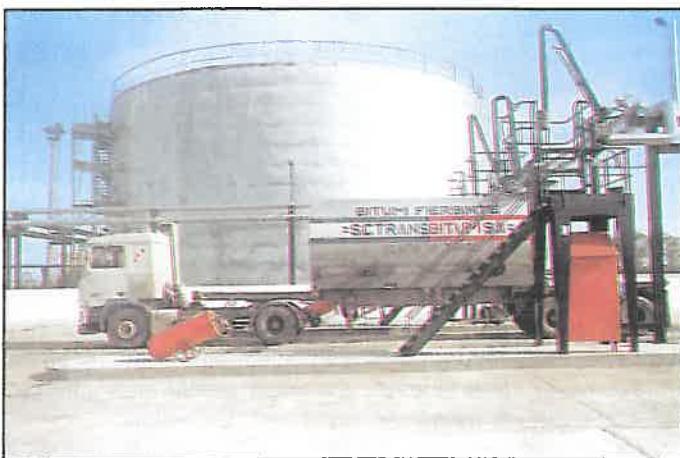


PARTENERUL DE ÎNCREDERE AL ANTREPRIZELOR DE CONSTRUCȚII RUTIERE ȘI AL ADMINISTRATORILOR DE DRUMURI PUBLICE

Oferim, de la terminalul din Mangalia, orice cantitate de BITUM DIN IMPORT, marca ESSO, TIP D 80/100 și D 60/70.



BITUMUL NOSTRU ESTE TESTAT ÎN LABORATOARELE EXXON - ESSO, INCERTRANS, CESTRIN ȘI COLAS, ESTE AGREMENTAT DE M.L.P.A.T. ȘI AGREAT DE A.N.D.



BITUMURILE ESSO se utilizează la prepararea mixturilor asfaltice și a emulsiei.

NU AU NEVOIE DE ADITIVI

Au cel mai favorabil raport calitate/preț de pe piața românească.



Terminalul nostru de la Mangalia este echipat cu instalații automate de încărcare - descărcare a bitumului.

Livrarea se face în mijloacele de transport ale clientului, în vagoane cisternă sau în containerele noastre, adaptate pentru transport auto sau CF.

FOLOSIȚI BITUMUL NOSTRU ȘI UETI AUEA NUMAI DE CÂȘTIGAT

Reporter pe frontul înzăpezirii

O IARNĂ, CA și ÎN ALȚI ANI

Ultima decadă a lunii noiembrie a adus și prima zăpadă a sezonului hivernal 1998-1999. A fost un debut în forță, cu ninsori abundente și viscol puternic, în special în câmpia de sud și sud-est a țării, având ca efect, perturbarea gravă a circulației rutiere din această zonă.

Sute de autovehicule, surprinse de zăpada troienită pe drumuri, au rămas înzăpezite, timp de 24 de ore, pasagerii lor fiind nevoiți să le abandoneze și să se refugieze în cele mai apropiate sate, unde au fost adăpostiți de localnici și de autoritățile locale.

Ca și în alți ani, utilajele de deszăpezire ale Secțiilor de Drumuri Naționale au intervenit, imediat după închiderea viscolului, dar nu s-a simțit vigoarea și eficiența intervențiilor din sezoanele trecute. Numărul utilajelor scoase la lucru nu a fost, din prima clipă, pe măsura cantităților de zăpadă ce trebuiau degajate. Faptul că viscolul s-a declanșat într-o vineri după-amiază, nu poate constitui o scuză, așa cum au încercat unii să susțină.



Chiar dacă din câte-o depărtare, un utilaj de dezăpezire încearcă să(n)gur, apare ...

Ca și în alți ani, intervenția a fost îngreunată de autovehiculele abandonate pe carosabil, dar și de cele care au încercat să depășească coloana formată și care, înzăpezindu-se, au blocat



Fiecare a încercat să spargă blocajul unde și cum a putut

și cea de-a doua bandă de circulație, împiedicând accesul utilajelor de intervenție. Unele utilaje au rămas blocate în zăpadă, în imposibilitate de a manevra, datorită coloanei de mașini, care le-a urmărit îndeaproape, până în locul blocajului. S-a resimțit lipsa unui organ autoritar de dirijare a vehiculelor, în coordonare cu acțiunea utilajelor de deszăpezire.

Ca și în alți ani, pe traseele aflate în reabilitare, au rămas casete deschise pe o jumătate din carosabil, lăsând o singură bandă pentru circulație, care s-a înzăpezit, blocând complet drumul. În plus, unele autovehicule, derutate de lipsa de semnalizare a benzii rămasă în circulație, au intrat în casetele deschise, împotmolindu-se în zăpada afânătă. Astfel de situații s-au petrecut pe DN 2 Buzău - Urziceni și sunt de așteptat pe DN 6 București - Alexandria.



Pe DN 2, în zona Mihăilești - Buzău, pentru constructorii de la reabilitare, iarna a venit prea devreme

Ca și în alți ani, sistemul de avertizare a șoferilor nu există sau nu funcționează. Autovehiculele au fost lăsate să se angajeze pe drumuri blocate, agravând și mai mult situația, în loc să fie dirigate pe trasee ocolitoare, accesibile.

Ca și în alți ani, măsurile de prevenire a poleiului și a înzăpezirii, au fost lăsate, în unele locuri, pentru ultimul moment. Sunt districte care nu și-au asigurat stocurile necesare de materiale antiderapante, astfel că apariția poleiului a cauzat multe accidente de circulație. Iar în unele puncte expuse înzăpezirii, panourile de parazapezi au lipsit, lăsând zăpada să troienească, nestingerită, drumul. Unii zic că nu au fost montate, alții că au fost furate. Indiferent cine are dreptate, rezultatul este același.



Aşa a început, de fapt, dansul. Polei, gheăta, derapaje. Şi peste toate acestea, indisciplina şoferilor

Ca şi în alii ani, au existat mecanici de utilaje, lipsiţi de omenie, care au pretins bani, de la amărătii de şoferi înzăpezită şi îngheţată, pentru a le remorca maşinile şi a-i ajuta să iasă din nămeţi.

Reporterul "de front" a rămas, la rându-i, înzăpezit, pe DN 2, la km 81, în apropiere de localitatea Mihăileşti (Buzău). Loc în care l-a întâlnit şi pe şeful SDN Buzău, ing. Vasile Ionaşcu, venit să aducă mâncare caldă drumarilor aflaţi la deszăpezire şi să coordoneze descongestionarea traficului, împreună cu câţiva poliţişti. *"E drept, iarna a venit prea repede în zona noastră. Viscolul de câmpie, zăpada şi, nu în ultimul rând, indisciplina unor şoferi, au creat această situaţie, din care însă vom ieşi cu bine"* ne-a spus dânsul, în timp ce se îndrepta spre un utilaj venit din nămeţi.



Km 81, în aşteptarea momentului când se va putea, în sfârşit, circula

După cum se vede, totul a decurs la fel **ca şi în alii ani**. Nimic nu s-a schimbat. Şi va decurge probabil la fel, până la sfârşitul iernii. Iar la primăvară, **ca şi în alii ani**, se va face o analiză critică, toată lumea se va jura că, în iarna viitoare, lucrurile se vor pune la punct şi se vor lua măsuri concrete, cu termene precise. Dar va veni vara şi, **ca şi în alii ani**, jurămintele se vor uita, iar în iarna următoare, totul se va relua de la capăt. Întrebarea este: până când?

În loc de epilog:

Am văzut, prezenţi fiind pe DN 2 în zona Mihăileşti - Buzău, imagini desprinse parcă dintr-un film de coşmar. Maşini (în special strămoşeştile Dacii) încărcate până la refuz: copii, bagaje şi câte şi mai câte, rămase în drum. Deştepţii s-au împărătit şi ei în câteva categorii. Cei cu maşini puternice, încercând, şi chiar



Un solitar care ar fi trebuit să aştepte oprirea viscolului într-o parcare special amenajată

reuşind, să depăşească, cu jeep-urile lor solide, chiar pe arătură. Dar numai până în dreptul primei localităţi. Alii, şi mai "deştepţi", plecaţi la drum cu cauciucuri uzate şi fără combustibil îndeajuns. Şi nu în ultimul rând, i-am aminti aici, tot în categoria "deştepţilor", şi pe cei care au lăsat să se întâmple ceea ce nu trebuia să se petreacă de fapt.



Aşa arată o maşină tractată din zăpadă, de către un binevoitor. Bineînțeles, nu pe degeaba

Au existat şi binevoitori care, contra unor sume deloc de neglijat, s-au oferit cu utilajele personale să-i ajute pe cei aflaţi la necaz. De asemenea şi indivizi care au încercat "să uşureze" anumite maşini de mărfuri şi piese transbordându-le în propriile autovehicule.

Ne întrebăm şi noi, şi nu retoric, ce s-ar fi întâmplat dacă viscolul ar fi durat cel puţin o săptămână? Dar cum nu suntem şi cei în măsură să decidem, din postura celor rămaşi la rându-ne în zăpadă, o concluzie putem trage: utilaje şi tehnică există, oameni care să intervină în asemenea situaţii sunt de asemenea. Ceea ce lipseşte de fapt este buna organizare şi coordonare a intervenţiilor. Toată lumea s-a obişnuit să-i înjure şi să-i pone grească doar pe drumari. Chiar dacă, pe alocuri, au şi ei partea lor de vină. Şi pentru că iarnă este şi va mai fi, episodul Mihăileşti (şi nu numai), din luna noiembrie a acestui an, trebuie să constituie un serios semnal de alarmă, atât pentru drumari, cât şi pentru factorii de decizie de la nivel central şi local. Dar să nu-i uităm nici pe participanţii la trafic, care ar trebui să fie mult mai prudenti şi mai atenţi când îşi planifică asemenea deplasări pe timp de iarnă.

COSTEL MARIN
TITI GEORGESCU

IMPLICAȚIILE INTRODUCERII MONEDEI EURO

Uniunea Economică și Monetară Europeană a convenit asupra introducerii, de la 1 ianuarie 1999, a unei noi monede comune, EURO, care va înlocui monedele clasice locale ale țărilor membre ale Uniunii Europene. Într-o primă etapă, nu toate țările UE vor participa la introducerea noii monede. Cele 11 țări calificate, prin Decizia adoptată la reuniunea la nivel înalt din 2 mai 1998, sunt: Germania, Franța, Italia, Spania, Olanda, Belgia, Austria, Finlanda, Portugalia, Irlanda și Luxemburg.

Pe parcurs, conform programului, o dată cu constatarea respectării criteriilor de convergență, vor fi calificate și admise și celelalte state membre ale UE, respectiv: Marea Britanie, Suedia, Grecia, Danemarca.

Cu o serie de țări membre ale UE, A.N.D. întreține relații comerciale de mult timp.

Pentru primele țări care se vor alătura la Uniunea Economică și Monetară, adoptarea monedei EURO, ca monedă comună, va avea trei etape:

- De la 1 ianuarie 1999, rata de schimb a monedelor locale va fi fixată, în raport cu EURO. Aceste rate se vor fixa ca număr de unități din moneda locală pentru un EURO și va avea 6 digitii semnificativi. Ratele vor fi fixe. Tranzitia la EURO va fi o perioadă de pregătire a trecerii efective la noua monedă și se va desfășura până la finele anului 2001;

- De la 1 ianuarie 2002, EURO va înlocui monedele locale pentru toți membrii UEM;

- De la 1 iulie 2002, se vor retrage monedele locale ale membrilor UEM. Monedele naționale ale celor 11 țări vor circula ca și până în prezent, dar numai ca **subdiviziuni** de EURO. Între ele și moneda unică, paritatele vor fi fixe, ca și raporturile valorice dintre monedele locale. Se elimină prin aceasta, riscul ce decurge din fluctuațiile valutare și relațiile dintre cei 11.

Această schimbare îi va afecta, nu numai pe cei care operează în țările UEM, ci și pe cei care desfășoară activități comerciale cu aceste țări. Efectele acestei schimbări asupra sistemelor contabile se pot împărtăși în zone, care sunt de fapt, faze ale trecerii la EURO. Primele faze vor afecta companiile din întreaga lume, celelalte vor afecta companiile din țările membre UEM, care folosesc moneda locală, ca monedă de bază pentru înregistrările contabile.

Cursurile de schimb vor fi fixate la 1 ianuarie 1999.

Plățile vor continua să fie efectuate în paralel, cu monedă locală și în EURO. Viramentele bancare vor fi numai în EURO.

Fizic, EURO nu există încă. Bannotele și monedele vor intra fizic în circulație, la 1 ianuarie 2002, urmând ca monedele naționale să fie retrase în 6 luni de la această dată. De la 1 iulie 2002, va rămâne în circulație numai moneda EURO.

MODIFICĂRILE CARE AFECTEAZĂ SOCIETĂȚILE COMERCIALE DIN ÎNTREAGA LUME

- **Facturile se vor primi de la furnizori și plățile se vor face în EURO**

Beneficiarii vor primi facturile în EURO, de la furnizorii care folosesc înainte o monedă din UEM.

Beneficiarii vor trebui să înregistreze aceste facturi în EURO, chiar dacă inițial comanda sau contractul existent în derulare a fost făcut într-o monedă din UEM, fiind necesară efectuarea suplimentară a corespondenței dintre moneda națională și EURO.

Pot apărea, de asemenea, facturi într-o monedă din UEM, pentru achiziții în EURO.

Beneficiarii vor începe să folosească EURO pentru decontări, inclusiv pentru a achita facturi emise într-o monedă din UEM. În acest context, banca deservită a utilizatorului are un rol important în a ajuta societatea comercială, în procesul de trecere, în contabilitatea curentă și în afaceri, de la moneda națională la EURO.

Desigur, este necesar, pentru acest lucru, ca beneficiarul să facă o corespondență între plată, care este într-o monedă, și datorie, care este în altă monedă. Se poate ivi și situația în care moneda utilizatorului să nu fie nici moneda din factură, nici EURO, nici moneda națională; atunci înregistrările vor trebui făcute în trei monede.

Începând cu 1 ianuarie 1999, beneficiarii vor dori să emite comenzi de achiziție în EURO pentru unii furnizori. Aceasta se poate realiza pe baza listelor de prețuri în EURO, generate de țările membre ale UEM.

La sfârșitul perioadei de tranzitie (31.12.2001), dacă mai există comenzi, contracte sau facturi neonorate, dintr-o monedă din UEM, acestea vor trebui convertite în EURO.

- **Facturile către beneficiari și plățile se vor face în EURO**

Vânzările către utilizatori, făcute inițial în monede din UEM, se vor face în EURO.

Cerințele contabile pentru vânzări vor reflecta situația pentru achiziții.

- **Conturile bancare vor fi trecute din moneda națională în EURO**

Redefinirea conturilor în EURO va fi necesară în cazul în care băncile utilizatorilor vor cere ca tranzacțiile să se efectueze în EURO, precum și în cazul în care companiile utilizatoare, care au mai multe conturi bancare în monede din UEM, să-și convertească tranzacțiile din aceste monede, în EURO. În această situație, va fi necesar să se adnoteze încasările și, implicit, plățile din mai multe monede, în EURO.

- **Schimbările ce afectează societățile comerciale, care folosesc monede din EUM, ca monede de bază**

În perioada de tranzitie, societățile comerciale, utilizatorii, indiferent de modul în care și îngrijorează tranzacțiile în EURO sau monedă locală, vor trebui să disponă și să obțină rapoarte între EURO și moneda locală. În acest context, va fi necesară îndeplinirea unor cerințe minime, incluzând fiscul și agențiile guvernamentale.

- **Moneda de contabilizare va fi schimbată din monedă națională în EURO**

Efortul de a converti toate datele financiare necesare din moneda locală în EURO, va fi foarte mare.

Convertirea se poate face oricând în timpul anului, dar din cauza volumului imens de date financiare, utilizatorii ar prefera să se realizeze la sfârșitul anului. Această preferință ar fi nepractică, deoarece la sfârșitul anului se încheie mai multe rapoarte: bilanț anual, contract financiar anual etc.

Această schimbare afectează mai multe zone ale activității unei societăți comerciale, decât cele exclusiv financiare, astfel: lanțul de aprovizionare, sistemele informatiche, contabilitatea, resursele umane, compartimentele de taxe și altele.

ZONELE DE IMPACT ÎN ACTIVITATEA SOCIEȚĂȚILOR COMERCIALE

- **Avantaje generale**

- Eliminând riscul schimburilor și fluctuațiilor valutare, societățile

comerciale au acces mai rapid și mai ușor la piețele europene, reducând costurile legate de tranzacțiile de frontieră.

- Se poate opera pe o piață largă, în condiții de transparentă a prețurilor.
- Importurile se vor ieftini, nu vor mai fi necesare schimburi valutare, nici previziuni pe termen scurt, mediu, lung, de cumpărare de valută.
- Listele de prețuri și catalogele vor fi numai în EURO, ușurând accesul concurenței.
- Concurența se va accentua pe aceste piețe, fie prin import-exporturi crescute, fie prin investiții directe din trei țări.
- Concurența pe piața europeană se va întări și companiile vor căuta noi metode de acces pe piață, nu numai bazate pe produs și preț, ci mai ales pe calitatea serviciilor pe care le vor oferi.
- Armonizarea prețurilor, prin realizarea acestei transparente, va încuraja ușurarea achizițiilor, a comparațiilor făcute prin analize concurențiale de oferte.
- Costurile de aprovizionare vor înregistra scăderi importante, datorită eliminării în timp a penetrațiilor și schimburilor valutare și a taxelor de frontieră.

□ Lanțul logistic de aprovizionare

Revizuirea strategiei de aprovizionare se impune, mai mult ca oricând, în condițiile pieței interne. Contribuția EURO pe noua piață va conduce la posibilitatea ca societățile comerciale să-și sporească exigențele, atât în ceea ce privește modificarea produselor, cât și a materiilor prime folosite la fabricarea acestor produse.

Standardele internaționale, referitoare la calitate, reglementările interne, studiile de marketing, pot duce la schimbarea materiilor prime folosite, atât prin diversificarea lor, cât și prin restrângerea unora, considerate deficitare.

Concentrarea aprovizionărilor, prin centralizarea necesităților unui sector, în condiții de ofertă, exprimată printr-un singur preț, vor contribui la stabilitate monetară, la cheltuieli reduse, ca urmare a desfășurării negocierilor, în condiții de transparentă și pe termen lung. Nu va mai fi necesară asumarea riscului la societățile comerciale, care trebuie să-și sincronizeze plătile și încasările, cu termenele de cumpărare și vânzare de valută.

Lanțul de aprovizionare va avea o configurație suplă și adecvată noilor condiții.

Politica de aprovizionare, pentru a utiliza potențialele creșteri ale concurenței între producători, va trebui reformulată. Introducerea EURO va crește disponibilitatea pentru importul de bunuri și servicii. Cu moneda EURO, va fi mult mai ușor și mai puțin costisitor de lucrat cu furnizorii externi. Aceste facilități ale monedei EURO vor conduce, în final, la îmbogățirea și lărgirea pieței proprii interne.

Folosita ca monedă de referință internațională, EURO va elibera riscurile pe termen lung, asociate folosirii mai multor monede. De exemplu, în prezent, pentru asemenea tranzacții pe termen lung, moneda standard folosită de companiile internaționale din industria petrochimică, este dolarul american. Această monedă de referință este concentrată pe competitivitatea structurală și productivitatea.

Folosirea monedei EURO, ca monedă comercială internațională de referință, în condițiile în care exporturile țărilor din UE sunt mai mari decât ale SUA, va face necesară chiar stabilirea unor tipare comerciale pentru reducerea costurilor de marketing.

Noile strategii de aprovizionare și marketing vor trebui adaptate și în ceea ce privește dezvoltarea ulterioară a transporturilor de mărfuri și a logisticii aferente.

□ Resursele umane

Chiar înainte de implementarea EURO, este necesar ca societățile comerciale să elaboreze un plan de acțiune proprie, astfel încât să asigure informarea exactă și instruirea corespunzătoare a angajaților. De asemenea, pentru a rezista valului de provocări tehnice și strategice, care vor fi generate de trecerea la EURO, adaptarea organizatorică și alocarea resurselor umane sunt necesare încă din stadiul de tranzitie, pentru a se asigura că nici un compartiment nu a fost ignorat și că tot personalul este bine instruit și pregătit pentru această tranzitie.

Instruirea este necesară a fi adaptată intereselor de grup și subordonată intereselor generale ale societăților comerciale.

Planul de instruire trebuie să acorde prioritate salariaților cu poziții cheie în administrația tranzitiei (de exemplu, cei din compartimentele

financiar, contabile, aprovizionare, transporturi, oficii de calcul). Cea mai mare atenție trebuie acordată, în fază inițială, personalului care vine în contact direct cu firmele oferante, astfel ca acești să aibă capacitatea profesională, să fie capabili să negocieze în sistemul triangular.

Implementarea și conversia fenomenului va conduce la lucru suplimentar, într-o anumită fază, iar neluarea în considerație a tuturor factorilor enumerați, poate avea efecte nedorite și poate duce chiar la dezorganizare.

În această fază, un rol însemnat îl au autoritățile publice, statul.

□ Finanțarea, contabilizarea într-o singură monedă

Reducerea numărului de monede folosite în Europa va duce, în final, la o simplificare a trezoreriilor companiilor.

Nu va mai fi necesar să se țină zilnic soldul în mai multe monede (bineîntele, pentru cele din țările membre ale UEM), nu vor mai avea loc vânzări și cumpărări de valută; numărul de tranzacții contabile, care rezultă din folosirea mai multor monede, va scădea.

Majoritatea societăților comerciale își sincronizează, în prezent, plătile cu încasările, eventual și cu termenele de vânzare - cumpărare de valută. Aceste operațiuni sunt generatoare de costuri de acoperire, având un cost integrat în rata de schimb la termen.

Introducerea EURO elimină, în totalitate aceste cheltuieli generate de costurile de acoperire.

Societățile comerciale își urmăresc soldurile în fiecare monedă, zilnic, la bancă, pentru a-și controla lichiditatea și a se asigura că activele și pasivele, în fiecare monedă, inclusiv cea locală, sunt în concordanță și acoperite. Această urmărire cere lucru zilnic cu banca sau băncile deservite. EURO va reduce mult această activitate, în ceea ce privește soldurile monedelor din UEM.

Începând cu anul viitor, societățile comerciale vor trebui să onoreze plăți, să analizeze oferte, să comande și să încheie contracte externe, să dețină liste de prețuri, să emită și să primească facturi în EURO. De aceea, neavând pretenția asupra cuprinderii, decât a unor minime elemente de ordin general, consider că este foarte important ca, și la noi, procesul să înceapă chiar acum.

În mare, infrastructura informatică a țărilor membre UEM a fost pusă la punct de către analiștii de software, proiectanți și programatori, care au dezvoltat metode și instrumente, stabilind standarde internaționale, pentru compatibilitate în reglementările UEM. Ele constituie liniile directoare în tranzitie la EURO. Aceste standarde sunt avizate și sunt valabile, atât pentru companiile din țările membre UE, dar și pentru țări din afara UE, care întrețin sau dezvoltă relații comerciale cu companii din interiorul UE.

Am putea concluziona că Uniunea Monetară Europeană este o ocazie istorică pentru Europa. Uniunea Monetară Europeană presupune eliminarea crizelor monetare existente în prezent, eliminarea fluctuațiilor cursurilor de schimb, a aprecierilor și deprecierei, a menținerii locurilor de muncă. Este nevoie de introducerea acestei monede, pentru a crea linște monetară în Europa, EURO creând un mediu adecvat sporirii bunăstării generale economice. În calitatea sa, EURO ar putea deveni prima monedă de rezervă a lumii, înaintea dolarului american, ceea ce ar fi un imens succes economic pentru Europa. Nu trebuie neglijată nici recunoașterea Băncii Centrale Europene, a rolului său independent, în stabilitatea viitoarei monede comunitare, așa cum s-a prevăzut în mod expres, în Tratatul de la Maastricht.

Parafrazându-l pe Alvin Toffler, am putea considera această monedă, EURO, ca făcând parte din "Marele Val" al acestui sfârșit de mileniu, constituind, în același timp, o schimbare istorică de sens, care atinge și se întinde pe o perioadă și în mileniul trei.

Chiar dacă vrem noi sau nu, la nivel macroeconomic, EURO nu va fi introdus într-o serie de țări, reacția la nivel microeconomic fiind aceea de "implementare mascată", determinată de strânsa legături comerciale dintre țările respective și U.E. Mai mult, și alte țări nemembre ale UE vor trebui să introducă pe "ușa din spate", moneda unică europeană.

ec. LUCIA SIMION
- șef Serv. Aprovizionare A.N.D. -

CONGRESUL FIP

Federația Internațională a Precomprimării (FIP) organizează, din patru în patru ani, un congres internațional. De fiecare dată, Congresele FIP sunt adevărate evenimente în lumea specialiștilor, care susțin prinț-o numeroasă și de calitate participare, această manifestare științifică.

Anul acesta, în perioada 23-29 mai, la Amsterdam, și-a desfășurat lucrările cel de-al XIII-lea Congres. O importanță deosebită i s-a acordat acestui eveniment, deoarece el reprezintă ultimul Congres FIP și, în același timp, "nașterea oficială" a unei noi federații, și anume Federația Internațională a Betonului (FIB). Acest nou organism, care va avea sediul la Lausanne, va superviza activitatea celor două mari asociații internaționale din domeniul betonului, și anume:

- FIP, federație fondată în anul 1952, cu sediul la Londra;
- CEB (Comitetul Euro-Internățional al Betonului), fondat în anul 1953, cu sediul la Lausanne.

Al XIII-lea Congres FIP s-a intitulat "Cerințele betonului în mileniul următor". Programul zilnic de desfășurare a Congresului a constat dintr-o expunere de sinteză, pe diverse teme, susținută de o mare personalitate a momentului (ședință comună), urmată apoi de 7 - 8 sesiuni paralele. Congresul a mai cuprins și o secțiune de postere, o expoziție, o secțiune de filme documentare și un stand de carte de specialitate, manifestări ce se desfășurau de-a lungul întregii zile.

La lucrările Congresului au participat 921 de specialiști din toate țările lumii. Ce ar trebui remarcat este că, pe

lângă cei implicați direct, prin expuneri, postere etc., au participat și persoane care veniseră numai în ideea de a afla noutățile din domeniu (noi tehnologii, mari lucrări, metode și programe de calcul), astfel încât să simtă pulsul noului mileniu. La expoziția organizată, au participat 89 de firme, dintre cele mai mari din lume (Freyssinet, Diana Analysis etc.), cu activități foarte specializate, acoperind, prin multitudinea lor, întreg domeniul de construcții.

Tara noastră a participat cu trei lucrări și un poster. Dintre acestea, în secțiunea 24, a fost prezentată oral, lucrarea "Reinforced concrete bridge. Three spans frame. Dynamic response", autor Carmen Bucur (U.T.C.B.) și, în secțiunea de postere, a fost expus posterul domnului Augustin Popescu (INCERC). La lucrările Congresului, au participat și specialiști români, reprezentând alte țări (SUA, Australia), cărora le-a făcut o deosebită plăcere să vorbească românește și să afle noutăți din țară.

Anvergura lucrărilor Congresului a fost dată, atât de numărul și valoarea participanților, cât și de modul de organizare și desfășurare a acestuia. Lucrările au avut loc într-un complex de clădiri special construite și amenajate cu aule, săli de conferințe, spații pentru expoziții, spații tehnice etc, numit RAI Congress Centre.

La deschiderea oficială a lucrărilor Congresului, au participat primarul orașului Amsterdam și ministrul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Amenajării Apelor, din Olanda, care au ținut să mulțumească organizatorilor că au ales orașul și țara lor pentru această importantă manifestare științifică, arătând totodată că însăși existența Olandei se leagă de un efort susținut în domeniul construcțiilor. Ca o recunoaștere a muncii depuse în organizarea Congresului, conducătorul Comitetului de Organizare, dl. Henk Oud a fost decorat de Casa Regală a Olandei. Festivitatea de închidere a Congresului a avut loc în incinta celui mai important monument al țării, Castelul "De Beurs von Berlage", construit în 1903, conform ideilor celui mai renomăt arhitect olandez, Berlage.

Conf.dr.ing. **CARMEN BUCUR**
- UTCB -

Barajul anti-furtună, pe canalul "Nieuwe Waterweg", cel mai mare canal navigabil din lume

VEȘTI DE PE AUTOSTRĂZI

Începerea lucrărilor de reabilitare pe autostrada București - Pitești, simultan pe ambele fire de circulație, pe sectoare alternative, a ridicat mari probleme de trafic (în special la numeroasele treceri, de pe un fir, pe celălalt), soldate cu multe accidente, pagube și victime. Pentru eliminarea acestora, Administrația Națională a Drumurilor, împreună cu Direcția Poliției Rutiere, au închis firul I, începând de la 1 noiembrie 1998, traficul desfășurându-se, în ambele sensuri, numai pe firul II, pentru autoturisme. Traficul greu a fost deviat, începând de la aceeași dată, pe DN 7, București - Chitila - Găiești - Pitești.

Lucrările de construcție a tronsonului de autostradă București - Lehliu, începute în 1991, s-au desfășurat într-un ritm din ce în ce mai scăzut, an de an, datorită lipsei fondurilor de investiții de la buget și a refuzului Instituțiilor Financiare Internaționale, de a acorda credite pentru acest obiectiv. În cursul ultimilor 2 ani, volumul lucrărilor executate pe acest tronson de autostradă, a fost aproape nul. Având în vedere acest fapt, A.N.D. a dispus sistarea lucrărilor și rezilierea contractului încheiat cu societatea româno-italiană ROMSTRADE, în vederea lansării cererii de oferte pentru concesionarea întregii autostrăzi București - Constanța.

REDACȚIA

DRUMARI ȘAHISTI, ÎN ÎNTRECERE

Asociația Profesională de Drumuri și Poduri, Filiala "Ştefan cel Mare" Suceava, a organizat, în perioada 27 - 29 mai 1998, cea de-a IV-a ediție consecutivă a "Cupei Drumarului", la șah.

De această dată, competiția s-a desfășurat pe muntele Rarău, organizatorii dorind ca peisajul încântător, oferit de acest colț de țară, să-i inspire pe participanții la competiție, pentru a realiza partide de șah frumoase și spectaculoase.

La concurs, au fost invitate să participe toate filialele din țară. Au răspuns invitației noastre, doar filialele A.P.D.P.: Moldova, Bacău, Banat, Dobrogea, Transilvania și "Ştefan cel



Mare" Suceava. Participanții filialelor menționate mai sus, s-au întrecut pe parcursul celor trei zile de concurs, atât la individual, cât și pe echipe, organizatorii dorind să îmbine momentele de competiție, cu cele de relaxare. Astfel, în cea de-a doua zi a competiției, după ce s-au înfruntat în mai multe runde pe tabla de șah, concurenții au vizitat Schitul Rarău, având ocazia să admire frumusețile acestor locuri. Spre seară, în jurul focului de tabără, discuțiile s-au purtat tot pe marginea șahului, rundelete cele mai frumoase și interesante, disputate până în acel moment, antrenând concurenții în discuții inflăcărate și dinamice.

După desfășurarea tuturor rundelor, rezultatele obtinute de concurenții au fost hotărâtoare în stabilirea clasamentului. Învingătorii primelor patru locuri au fost:

La individual:

- locul I: **Marcel Caulea**, de la Filiala "Ştefan cel Mare" Suceava, 12 puncte;
- locul II: **Gheorghe Iovănescu**, de la Filiala Banat, 10,5 puncte;
- locul III: **Daniel Coța**, de la Filiala Transilvania, 10 puncte;
- mențiune: **Tiberiu Lozanu**, de la Filiala Moldova, 10 puncte;

Pe echipe:

- locul I: echipa Filialei "Ştefan cel Mare" Suceava, 18 puncte;
- locul II: echipa Filialei Transilvania, 17,5 puncte;
- locul III: echipa Filialei Moldova, 17 puncte;
- mențiune: echipa Filialei Banat, 16,5 puncte.

Lupta a fost foarte strânsă, ultima rundă disputată aducând răsturnări spectaculoase în clasamentul final al concursului.



Și în acest an, organizatorii acestei manifestări au oferit tuturor concurenților, diplome de participare, coupe și premii primilor clasați, în valoare de 4.000.000 lei.

Sperăm ca această competiție să-și continue tradiția, Filiala "Ştefan cel Mare" Suceava dorind să se implice și în organizarea ediției viitoare.

ing. MHAI RADU PRICOP
- președintele Filialei APDP "Ştefan cel Mare" -

ANIVERSĂRILE ANULUI 1999

În anul care se pregătește să intre în scenă, se vor aniversta câteva evenimente memorabile din istoria contemporană a drumurilor, din lume și din țara noastră:

§ 100 de ani de la construcția, de către Elie Radu, în 1899, a drumului național Pietroșița - Sinaia;

§ 90 de ani de la crearea, în 1909, a Asociației Mondiale a Drumurilor (AIPCR);

§ 70 de ani de la promulgarea Legii Drumurilor din 1929 și 25 de ani de la apariția Legii Drumurilor nr. 13/1974;

§ 45 de ani de la darea în exploatare, în 1954, a podului peste Dunăre de la Giurgiu - Russe;

§ 25 de ani de la darea în exploatare a DN 7C Transfăgărășan (1974) și 20 de ani de la modernizarea lui.

REDACTIA

SEMINAR PE TEME DE SIGURANȚĂ CIRCULAȚIEI

În zilele de 19 și 20 noiembrie 1998, a avut loc, în sala de consiliu a Administrației Naționale a Drumurilor, un seminar pe teme de siguranță circulației, organizat de societățile de consultanță HYDER CONSULTING (Marea Britanie) și CONSITRANS (România), în colaborare cu A.N.D.

După o scurtă introducere, făcută de dl.ing. PETRU CEGUȘ, director al Direcției Întreținerii Drumurilor și de dna ing. MARIA LASCU, șef serviciu Siguranță Circulației, dnii JOHN BIRT și RICHARD SPELLER, reprezentanții firmei HYDER CONSULTING, au prezentat proiectul "punctelor negre" și temele cuprinse în acest proiect: obținerea și folosirea datelor accidentelor de trafic, analiza datelor, definirea "punctului negru", măsuri de remediere și auditul de siguranță rutieră. La sfârșitul fiecărei zile, participanții, împărțiți pe grupuri, au analizat și finalizat situații concrete, cu referire la temele prezentate în ziua respectivă.

Seminarul a fost deosebit de interesant și util, în perspectiva introducerii auditului de siguranță rutieră în practica A.N.D.



ing. CONSTANTIN GEORGESCU

ÎNFIINȚAREA AUTORITĂȚII RUTIERE ROMÂNE

În Monitorul Oficial nr. 373 din 1 octombrie 1998, a apărut Hotărârea Guvernului României nr. 625/24.09.1998, privind înființarea Autorității Rutiere Române (A.R.R.), ca instituție publică, în cadrul Ministerului Transporturilor, cu finanțare integrală din venituri extrabugetare, obținute din prestații de servicii specifice și din alte activități proprii.

A.R.R. este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure, în principal, inspecția și controlul, în trafic, a stării tehnice a autovehiculelor rutiere și remorcilor, precum și al condițiilor de operare a transporturilor rutiere, inspecția și reglementările interne și internaționale privind condițiile

de siguranță a transporturilor rutiere și de protecție a mediului, licențierea operatorilor de transport rutier, punerea în aplicare a normelor tehnice și a reglementărilor specifice transporturilor rutiere, controlul constituirii Fondului Special al drumurilor publice și executarea silită a creațelor la bugetul Fondului Special al drumurilor publice, pe baza împunericirii date de Ministerul Transporturilor.

Prin înființarea A.R.R., se desființează Oficiul Rutier Central și Inspectoratul Rutier.

CLAUDIA PLOSCU

NOUTATI EDITORIALE

CESTRIN a redactat și tipărit un "MANUAL PENTRU IDENTIFICAREA DEFECTELOR APARENTE LA PODURILE RUTIERE ȘI INDICAREA METODELOR DE REMEDIERE", publicat în două volume (partea I: "Catalog defecți", partea a II-a: "Fișe identificare defecți"). Manualul este minuțios redactat și bogat ilustrat, fiind foarte util, atât pentru personalul tehnic de administrare și întreținere a podurilor, cât și pentru proiectanții de poduri. CESTRIN mai posedă câteva zeci de exemplare, pe care le pune la dispoziția celor interesați.

Asociația Profesională de Drumuri și Poduri are sub tipar, un volum intitulat "STRUCTURI DE LUCRĂRI DE ARTĂ RUTIERE MODERNE", redactat de dnii ing. Pantelie Veleanu și ing. Tiberiu Dumitrescu, care prezintă concepția de realizare (cu exemple de lucrări) și breviarele de calcul pentru diverse tipuri de suprastructuri din beton armat, precomprimat și metalice la poduri și pasaje rutiere. Pentru procurarea cărții, doritorii se vor putea adresa la A.P.D.P.



Societatea Română de Cariere, Materiale și Lucrări Rutiere

SOROCAM produce și livrează:

- Betoane asfaltice la stațiile de mixturi asfaltice Otopeni, Giurgiu și Timișoara;
- Emulsii bituminoase cationice de cea mai înaltă calitate, după rețete proprii sau comandate de beneficiar la uzinele București, Turda, Buzău, Craiova și Timișoara;
- Produse de carieră, din rocă granitică, fabricate la Isaccea.

SOROCAM execută:

- punerea în operă a betoanelor asfaltice cu cele mai moderne utilaje de aşternere și compactare, asigurând cele mai înalte exigențe calitative de planeitate.
- lucrări de retratare la rece a îmbrăcămintilor asfaltice degradate, prin sistemul "NOVACOL", cu utilaje de înaltă performanță.



Sediul operativ: Str. Soveja nr. 115

78356 Sector 1 București

Tel./Fax: (01) 224 05 84

FILIALE

❖ Uzina de emulsie București

Tel.: (01) 760 71 90, C.F.R.: 4762

❖ Uzina de emulsie Buzău

Tel.: (038) 72 03 51

❖ Uzina de emulsie Craiova

Tel.: (051) 26 41 76

❖ Uzina de emulsie și stocare mixturi

asfaltice Săcălaz Tel.: (018) 60 49 64

❖ Stația de mixturi asfaltice Otopeni

Tel.: (01) 230 00 38, int. 1941

❖ Stația de mixturi asfaltice Frătești-Giurgiu

Tel.: (046) 21 51 16

❖ Cariera Isaccea

Tel.: (036) 46 27 47
(040)

54 04 50

BERLINUL, AZI

În perioada 4-6 iunie 1998, la Berlin, s-a desfășurat colocviul "Saving Building in Center and Eastern Europe", organizat sub egida IABSE (International Association for Bridge and Structural Engineering).

Considerentele care au condus la organizarea unei astfel de reunii științifice, au fost multiple. Necesitatea de a menține și săstră construcțiile existente în centrul și estul Europei, este recunoscută a fi o bună decizie economică, culturală, ecologică și chiar politică. Pentru o construcție existentă, trebuie să se hotărască dacă î se face o simplă reparație, dacă î se face o reabilitare completă sau dacă va fi înlocuită. Oricare dintre aceste soluții cere însă eforturi tehnice și financiare deosebite, iar resursele pentru realizarea lor trebuie găsite. De aceea, în intenția organizatorilor a fost ca acest Colocviu să aibă atât un impact tehnic, cât și unul economic. După cum arăta profesorul Hillemeier, : "pentru oameni, rămânerea în locul în care s-au născut și s-au format, dar având condiții de viață substanțial îmbunătățite, reprezintă un confort psihic, ce nu trebuie deloc neglijat".

Organizatorii Colocviului au avut în vedere, pe lângă programul de prezentare a lucrărilor participanților, efectuarea a trei vizite tehnice cu obiective bine determinate, care au durat, fiecare, câte o jumătate de zi. În cadrul acestor vizite, prezentarea, pe viu, a metodelor de reabilitare, precum și a reconstrucției centrului Berlinului, a contribuit substanțial la acumularea de noi cunoștințe. Trebuie menționat, de asemenea, că, printre organizatori, s-a numărat și profesorul G. Spaethe, una dintre personalitățile marcante ale corpului profesoral german.

La lucrările Colocviului, au participat 225 de persoane, reprezentând 41 de țări. Pe lângă cei direct interesați (reprezentanți ai țărilor din centrul și estul Europei), au participat și persoane din SUA, Brazilia, Israel și India. Îar un profesor din India, care vizitase, în 1987, România, a ținut să se intereseze de soarta anumitor clădiri din centrul Bucureștiului.

Colocviul s-a desfășurat în opt sesiuni tehnice, două câte două în paralel, iar prezentarea posterelor s-a făcut zilnic, în câte două sesiuni și în cadrul unei expoziții deschise permanent. În plus, au fost prezentate două rapoarte de sinteză asupra problematicii construcțiilor urbane din Brazilia și Rusia.

La acest Colocviu, se poate spune că țara noastră a fost foarte bine reprezentată. Profesorii L. Crainic (UTCB) și J. Domșa (UTC - Cluj) au făcut parte din Comitetul Științific al Colocviului și au fost conducătorii a două dintre sesiuni. De asemenea, din partea României, au fost prezentate lucrări și postere.

Din excursiile tehnice, am rămas cu impresii deosebite. Începând cu 1993, s-a trecut la reabilitarea clădirilor construite în zona Berlinului

de Est. Deoarece nemții au cam cele mai vechi standarde în vigoare, considerând construcțiile lor ca fiind cele mai sigure și durabile și deoarece execuția construcțiilor a fost inițial bună, acum, la ei, reabilitarea constă, în principal, în mărirea gradului de confort (termic, fonic, balcoane noi alipite construcției existente etc). De asemenea, un accent deosebit se pune pe estetica interioară (faianță, mochetă, gămuri) și exterioră, precum și pe ambient (peluze de iarbă, pomi, blocuri plăcute colorate, statui amplasate deasupra construcțiilor, locuri de joacă pentru copii). Cu toată grijă pe care o au pentru păstrarea patrimoniului construit, în urma studiilor de specialitate, s-a hotărât dărâmarea a 30 % din acesta. Dintro statistică, reiese că, dacă în "vechea" Germanie, 3 % dintre apartamente erau nelocuite, în prezent, în "noua" Germanie, procentul a crescut la 6,6 %. Astfel, s-a ajuns la ideea că oamenii nu și mai doresc să locuască în apartamente de bloc, din cauza condițiilor de locuit în comun.

Cu totul deosebit este, în acest moment, în Berlin, șantierul din centrul orașului. Este atât de vast ca întindere și cu o densitate atât de mare a utilajelor, încât, atunci când vrei să povestesci, primul impuls este să te lași păgubaș și să spui "trebuie să vezi singur, ca să înțelegi". Impresia avută la vederea din depărtare a sutelor de macarale grupate, a fost că dacă una se va roti, le va dărâma pe toate celelalte. Pentru a asigura betonul necesar lucrărilor, s-a făcut un studiu de circulație, din care a reieșit că acesta trebuie adus pe apă și apoi pe distanțe foarte scurte, cu autobetonierele, pentru că, altfel, în afara acestor mașini, nu ar putea circula nimic în oraș. În râul Spree s-au construit peninsule artificiale, special pentru a se plasa utilajele. Pe șantier, în general, se lucrează 24 de ore pe zi și sămbăta; la șantierul clădirii Reichstag-ului, lucru este fără întrerupere. Noile clădiri ce se construiesc și chiar și cele vechi, ce se reamenajează, sugerează o deosebită forță, o dorință impetuosașă a proprietarilor de a te impresiona, de a-ți atrage atenția și de a te copleși, în același timp.

Conducătorul vizitelor ne-a spus că majoritatea turiștilor caută "Zidul Berlinului". În centrul orașului, acesta a fost complet dărâmat și urma lui este trasată cu roșu pe caldarâmul străzii. În zonele mărginașe, mai există câteva porțiuni din zid, care, însă, privite acum, fără sărămăghimpată și santinele, nu mai spun nimic.

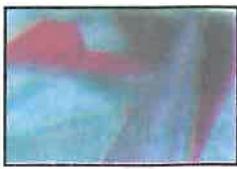
O statistică de specialitate a arătat că Berlinul a pierdut mult, din punct de vedere turistic, nepăstrând acest zid, care a avut un așa mare impact emoțional. Însă, poate ar trebui înțelesă și berlinezii, care au vrut să-l scoată din viață lor cotidiană, dacă din amintire este mai greu.

Conf.dr.ing. CARMEN BUCUR
- U.T.C.B. -

GISCAD

B-dul Revoluției nr. 50, 2900 Arad
tel/fax 057/252163

GISCAD SRL - ARAD vă oferă pachetul de programe CARTOMAP utilizat în proiectarea drumurilor.



- Performanțe:**
- calcule geodezice, construirea hărții digitale;
 - proiectare în 2-D, profile longitudinale și transversale;
 - calcule volume;
 - vizualizare în 3-D, animație.
- Avantaje:**
- capacitate considerabilă de procesare a datelor;
 - editare hărți, profile, diagrame;
 - performanțe maxime cu investiții minime.



Firma noastră comercializează o gamă largă de aparatură și accesoriu utilizate în măsurătorile terestre:
stații totale - GEODIMETER, GPS-uri, nivele, rulete etc.



BIMENS S.A.

SEDIU CENTRAL: Bucureşti, Bul. Corneliu Coposu (Calea Călăraşilor) nr. 4,
Bl. 105 A, Sc. C, et. 6, ap. 82
Tel./Fax: 620 64 28; 323 22 40; 323 35 27; Tel. depozit: 430 08 59; 430 08 61

BIMENS - S.A. pune la dispoziţia **Dvs.** materiale de construcţii, din ultima generaţie, produse de firmele: VILLAS (Austria), SOPREMA (Franţa), DOW (SUA), FIBRAN - NEOTEX (Grecia), agrementate de MLPAT şi cu certificate ISO 9001 - 9002.

❖ ADITIVI ŞI PLASTIFIANȚI PENTRU BETOANE ŞI MORTARE:

- BETOPLAST - *superplastifiant cu gamă largă de dozare, pentru toate tipurile de betoane;*
- ADMIX 42 CF - *aditiv accelerator de priză pentru beton și mortare, folosit și pe timp friguros;*
- REVINEX - *răsină SBR ADITIV special pentru șape și mortare subțiri, impermeabilizator.*

❖ MEMBRANE ŞI FOLII BITUMINOASE DE HIDROIZOLARE:

- SOPRALENE FLAM ANTIROCK P - *membrană pe bază de bitum aditivat cu SBS, termosudabilă;*
- TERANAP TP - *geomembrană din bitum elastomer SBS (cu grad mare de rezistență la penetrarea rădăcinilor plantelor);*
- NEOFLEX - *geopânză din fibră de poliuretan.*

❖ VOPSELE PENTRU MARCAJE RUTIERE:

- NEOPOX SPECIAL - *vopsea pe bază de rășini epoxidice, cu rezistență mecanică și chimică mare;*
- BIMENS DRUM - *vopsea de marcat rutier; pentru reflectorizare se aplică MICROBILE de sticlă.*

❖ MASTICURI ŞI MORTARE GATA PREPARATE:

- KRIMASTIC - *mortar elastic pe bază de ciment Portland și rășini de emulsie pentru colmatarea rosturilor la betoane și mixturi asfaltice;*
- PIGACOL 2,5 L - *mastic elastomeric pentru izolarea rosturilor de dilatație (contractare chiar și sub apă);*
- SIKAFLEX POLYURETHAN MASTIC 310 ml - *mastic poliuretanic;*
- PIGAFLEX ACRYLIC - *mastic plastoelastomer pentru etanșeizarea crăpăturilor la tencuieli și a rosturilor plăcilor din gips - carton;*
- KRISTOLITE - *mortar pentru reparații, cu priză rapidă;*
- KRISTEAU - *mortar preparat impermeabilizator;*
- KRISTOP - *ciment cu priză instantanee, pentru hidroizolații.*

TOATE MATERIALELE SUNT ATESTATE CALITATIV DE:

- INSTITUTUL DE CERCETĂRI MECANICE ŞI GEOLOGICE GRENOBLE - FRANȚA;
- CENTRUL DE CERCETĂRI PENTRU MAȘINI AGRICOLE ŞI MECANIZAREA AGRICULTURII A COMISIEI DE SILVICULTURĂ - ANTONY;
- LABORATORUL CENTRAL AL POLIȚIEI FRANCEZE;
- LABORATORUL SIPLAST - FRANȚA.
- LABORATOARELE IMCON, INCERTRANS ŞI CCCF BUCUREŞTI - ROMÂNIA

FRUMOSUL ȘI DRUMURILE

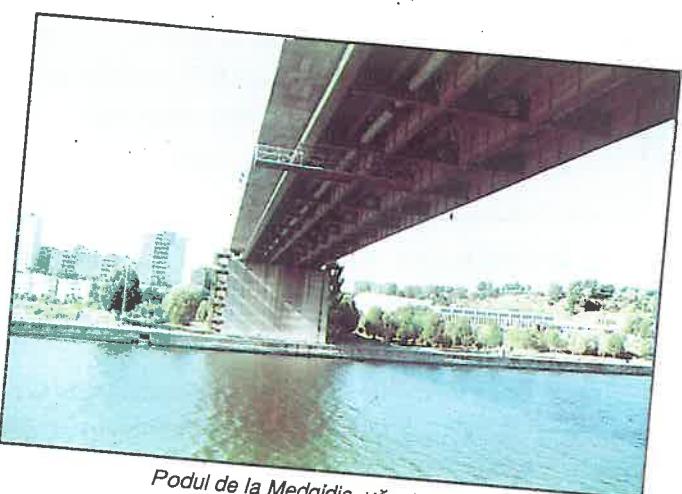
Într-o vreme în care înjurăturile și vorbele de ocară au ajuns aproape să nu mai ocolească pe nimeni, nici drumurile nu scapă nepomenite. E drept, uneori și pe merit. Dar, cum dracul nu e chiar aşa de negru, am ajuns să ne întrebăm și noi: oare drumurile acestei țări nu sunt decât pline de gropi, bolovani și ghețuri? Nu greșim dacă am spune că, fără ele, noi nu ne-am putea cunoaște, unii pe alții, dar și ceea ce ne înconjoară.

Dacă unii nu se pot opri din a ponegi permanent drumurile, măcar locurile prin care acestea trec, ar trebui lăsate în pace. Imaginele următoare pot fi, credem, o probă concludentă că, orbiti de goana mașinilor sau de ritmul trepidant al cotidianului, rar observăm că mai există, lângă noi, frumuseți de nebănuitor. Chiar și pe drumuri, sau mai ales, datorită lor.

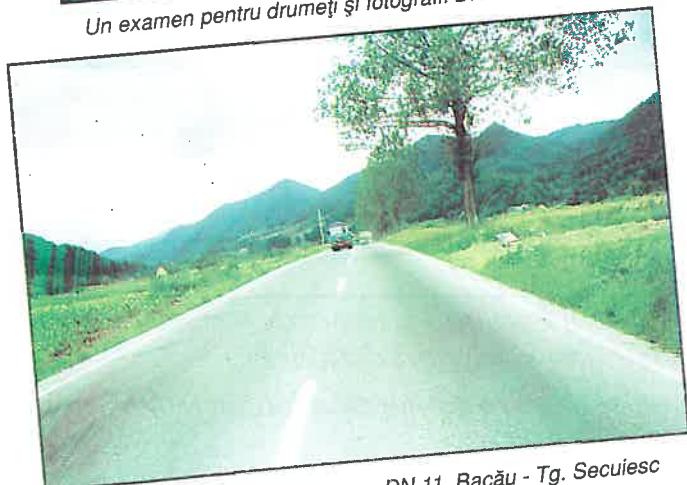
COSTEL MARIN



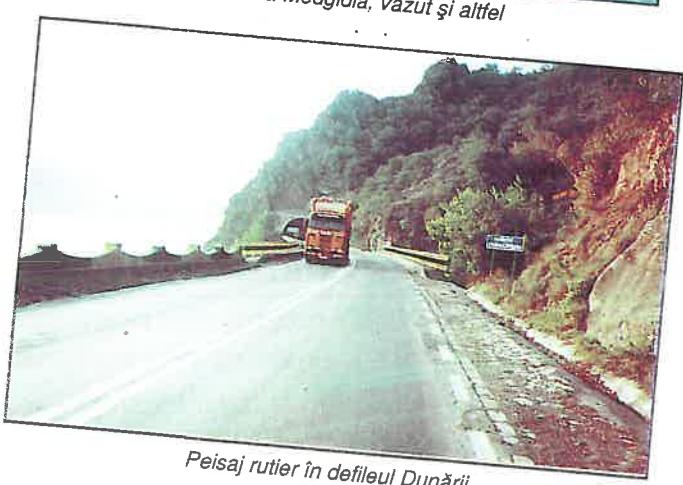
Un examen pentru drumeți și fotografi: DN 7C, Transfăgărășanul



Podul de la Medgidia, văzut și altfel



Adevărate frumuseți moldave pe DN 11, Bacău - Tg. Secuiesc



Piesaj rutier în defileul Dunării



DN 24B spre Albița, îmbogățit cu o nouă și frumoasă mănăstire



O intersecție ca la carte pe DN 2, la Rm. Sărat



O probă de măiestrie a ingineriei românești: viaductul Ohaba



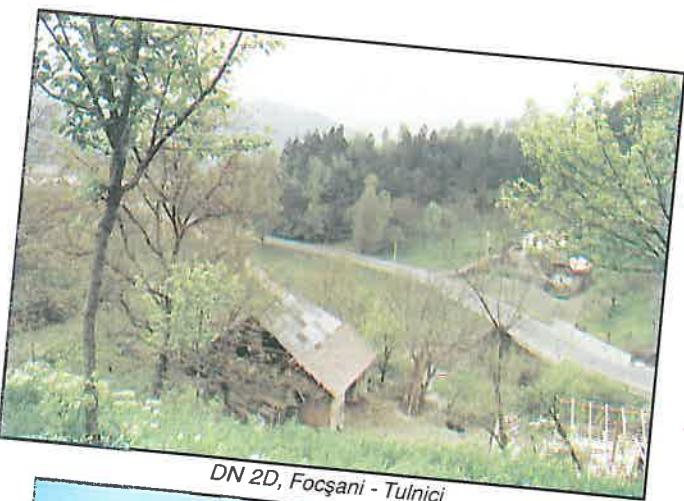
Pe meleaguri dobrogene (DJ 222) în drum spre Cheia



Aiături de drumurile române, pe DN 73 Rucăr - Bran



O imagine care nu mai are nevoie de comentarii, luată pe Transfăgărășan



DN 2D, Focșani - Tulnici



Un drum deosebit, de curând reabilitat: DN 7 Călimănești - Veștem



Și în final, o urare: și anul ce vine să aveți parte de drumuri bune și frumoase ca cel din oglindă

P.S.

Într-o celebră lucrare, marele istoric Nicolae Iorga afirma că la nici un popor din lume noțiunile de **frumos** și **bine** nu se confundă astfel ca la poporul român.

E bine făcut ceva, sau e frumos făcut, înseamnă același lucru. Pasionat de călătorii, marele om de cultură n-a scăpat din vedere că drumurile bune sunt făcute la noi prin locurile cele mai frumoase. Păcat, mare păcat, că acum nu știm, nu avem timp sau pur și simplu nu vrem să le valorificăm aşa cum se cuvine.

Imaginiile de față pot fi, de ce nu, și un bun îndemn la frumoasele clipe de relaxare ce le doriți cu toții în anul ce vine. Pentru noi însă, ele reprezintă ambiția de a realiza în curând un frumos și inedit album al drumurilor românești.

DRUMURI ÎN LITERATURĂ

Cezar Petrescu

Eminescu și evopenizarea ulițelor

Mihai Eminescu s-a depărtat în mers ușor și furîș, ca și cum se temea ca vuietul pașilor să nu năruiască o frumusețe, să nu curme o vrajă. N-a întors ochii spre altă fereastră întunecată, pe care o cunoștea, sub care trecuse din noaptea cea dintâi a sosirii în Iași. A străbătut Ulița Mare, pe lângă hanu lui Petrea Bacală și hanu Părălăie, prefăcute în hoteluri pasă-mi-te evropenești, s-a oprit să-și încălzească palmele la cazanele cu smoală ale primarului Nicu Gane. Blajinul povestitor și președintele celor nouă de la Junimea care nu pricepeau niciodată nimic; sentimental vel-pisăr literar în paginile Convorbirilor și om cum nu se poate mai pe pământ în viața de toate zilele, încât a fost poreclit pe drept cuvânt băcan Drăgănescul, odată ajuns la înaltă diregătorie se pricepusă la vrednică treabă gospodărească.

Aduseșe meșteri englezi să evopenească și ulițele cu asfalt neted, spre minunata desfătare a mulțimii de gură cască, strânsă

roată din zori în jurul lucrătorilor ca să urmărească toate operațiile cu o neslabită luare-aminte de orientali și să le comenteze cu o gălăgioasă atotștiință de experți. Neistovit prilej de haz la adunările Junimei; pasionant subiect pentru un colecționar de nerozii vorbite și scrise, ca Vasile Pogor. În acest ceas însă, nu se află nimeni în preajma cazanelor, negre dihăni adormite în ploaie. Un singur paznic sub un şopru de scânduri, lângă saci cu nisip și movili de prundă. Și focul mocnind în spuza cătorva vetre. A apropiat palmele deschise. Omul s-a mișcat din şopru, l-a iscodit bănuitor, a săltat sumanul pe umeri și s-a chincit să răscolească tăciunii de sub cenușă, fiindcă găsise drumetul de noapte pe al său plac. A svârlit două lemne cruciș și l-a poftit să se desmorătească.

- De-amu-i gata... a mormăit.

- Anume ce-i gata ?

- Gata cu cazanele și cu drăcile aiese nemăști. Dacă s-o aşezat de nădejde pe vremuit, nu mai e nimic de făcut cu ele...

(Din volumul Carmen Secularae)

Nicolae Labiș

VIADUCTUL

Un viaduct cu grătie-și aruncă
Deasupra râpei, arcul alb, de smalț,
Din râpă, tineri, se înalță pinii,
Și eu cu ei privirile-mi înalță.

Trec trenurile lungi, ca o ninsoare.
Scânteile-n văzduhul pur se cern.
Respiri aici o veche prospetime.
Decor străvechi, încins de-un arc modern.

Acei pe care i-am luat drept pildă
Au semănat pe râpă, noi păduri,
Au îndrepată în albi apă, care
Tâșnea cotropitor din crăpături.

Dar n-ar fi fost de ajuns atâtă numai.
N-ajunge doar văzduhul cu ozon,
Când nu ar fi această înnoire:
Superbul arc ce trece, de beton.



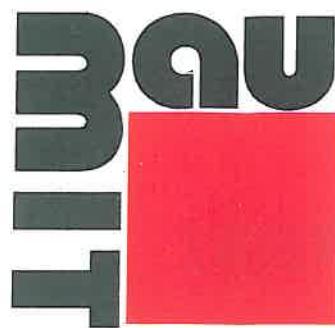
SHAKESPEARE

SONET I

Mi-e greu să plec la drum când ținta-mi este
fără de noimă și să-nvăț mi-e dat
de la tacere semnele aceste:
"Ji-e drumul către prieten măsurat !"
Calul sub mine-mi poartă nenorocul,
Încovoiat de tot cē-n mine simt,
posomorât, pare să știe jocul
că drumul prelungindu-i-l, mă mint.
Afurisitul prieten ce-i stă-n coaste
mi-apropie amarul lui răspuns,
îi bicui geamătul cu vorbe proaste
dără prietenul pe mine m-a ajuns.
Și-îmi spune geamătul: Am bucuria
în urma mea. În față doar mânia.

SONET II

Iubindu-te, o iert, crucea-i gloaba
ce mă conduce, lenevind, buimăca.
dar nu-i nimica, la întors ni-l graba,
cu cai de poștă - atunci o să se-ntrăcă.
O, dar la-ntoarcere mărțoaga-mi sare
cum s-o mai crut, abia de-și mișcă pasul ?
Chiar călăring pe vânt, aş da strigare,
la drum întins necunoscând popasul.
Ea, pasul cu aprinsu-mi dor nu-și ține,
doru-i făcut din dragoste împlinită,
să zboare deci ca gloaba-i să-i aline
certate des, rânitele copite.
De mergi-ncet la drumul înapoia
Zbura-voi eu, ea meargă cum i-e voia...



Baumit

Baumit România Com S.R.L.
Tel/fax: 01 - 232.27.11/232.27.12

BETOANE DE CIMENT RUTIERE PERFORMANTE, DE MARE DURABILITATE, ADITIVATE CU PRODUSE OFERITE DE BAUMIT

Concernul austriac **SCHMID INDUSTRIE HOLDING**, producător de materiale de construcții de peste 100 de ani, și-a extins tot mai mult, în ultimii ani, aria de distribuție în țările din estul Europei. Afirmarea pe piața românească de materiale de construcții este garantată de noua sa filială **BAUMIT România Com s.r.l.** cu sediul în București (înființată în iulie 1995) și de punctele sale de lucru din Constanța, Cluj-Napoca, Timișoara și Brașov.

Prin calitatea ridicată a serviciilor și produselor oferite, **BAUMIT** reprezintă în România un sinonim pentru competență, calitatea ofertei și promptitudinea service-ului.

● **Toate prescripțiile tehnice din țară și străinătate impun utilizarea obligatorie a aditivilor în betoanele rutiere.**

● **BAUMIT România** pune la dispoziția Dvs., întreaga gamă de aditivi necesari betoanelor rutiere: **FLUIDIZANȚI**, care permit reducerea raportului apă/ciment și sporirea rezistențelor mecanice; **ÎNTÂRZIETORI DE PRIZĂ**, care permit transportul betoanelor pe distanțe mari și punerea la îngheț-dezgheț a betoanelor; **ADITIVI ANTI-ÎNGHEȚ**, care permit betonarea și sub 0 °C; **PROTECTORI AI SUPRAFEȚEI BETONULUI PROASPĂT ÎMPOTRIVA EVAPORĂRII APEI**, care elimină riscul de fisurare a betonului și asigură obținerea rezistențelor mecanice proiectate.

● Din gama largă de produse ale fabricilor austriece, **BAUMIT România** vă oferă următoarele tipuri de aditivi:

Tipul aditivului	Ambalaj	Prezentare	Consum mediu
Fluidizant pentru betoane FM-S (Betonfliessmittel FM-S)	25 kg 200 kg	lichid	0,5 - 2% din masa cimentului
Întârzieritor de priză VZ (Abbindeverzogeter VZ)	25 kg 200 kg	lichid	0,5 - 1% din masa cimentului
Antrenor de aer LP (Luftporenbildner LP)	25 kg	lichid	0,2 - 0,4% din masa cimentului
Aditiv anti-îngheț (Betonfrostschutz)	20 kg	pulbere	cca 1% din masa cimentului
Protector împotriva evaporării NB CS 1 (Verdunstungsschutz NB CS 1)	25 kg	lichid	0,20 l/m ²
Protector împotriva evaporării BA 2 (Verdunstungsschutz BA 2)	25 kg	lichid	0,20 l/m ²

● Calitatea produselor a fost atestată de **Laboratorul autorizat BETOANE RUTIERE - INCERTRANS S.A.**, unde au fost și agrementate.

● Produsele corespund normelor vest-europene de calitate și protecție a mediului, dețin certificate ISO 9001 de agrementare în Uniunea Europeană și sunt utilizate cu succes în Elveția, Germania, Olanda, Italia, Polonia, Cehia, Ungaria, Austria, România etc.

Așteptăm cu interes comenziile Dumneavoastră

Incredibil dar adevărat:

TOATĂ LUMEA A SCĂPAT!

În peregrinările noastre prin țară, nu de puține ori, am fost martorii unor accidente de circulație. PODURI, am surprins două accidente, în urma cărora, Neatenția, graba, oboseala sau viteza excesivă au din fericire, nimeni nu s-a ales nici măcar cu o generat, de cele mai multe ori, asemenea evenimente. Și, pentru a nu fi acuzați de subjectivism, putem a spune că și starea drumurilor a concurat la producerea acestora.

Întâmplător, noi, reporterii revistei DRUMURI am surprins două accidente, în urma cărora, zgârietură. Deci, incredibil, dar adevărat: toată lumea îmaginele, că pagubele n-au fost mici și numai o șansă nesperată a făcut să nu se înregistreze victime.

- AB 31 ANA -



Circula dinspre Constanța spre Hârșova, pe DN 2A, în fața mașinii noastre. Un autoturism, care rula în aceeași direcție, a virat stânga, în fața lui, fără să semnalizeze, în vreme ce șoferul TIR-ului a încercat să-l evite. Balansul remorcii a adus mașina în poziția pe care o vedeți. Noi

refuzăm și acum să ne imaginăm ce s-ar fi întâmplat dacă, din sens opus, ar fi circulat ceva sau cineva. Vă lăsăm, așa dar, să priviți cu atenție aceste imagini. Și sperăm ca, în anul viitor, astfel de priveliști să fie din ce în ce mai puține.


BH - 02 - FUC -

Mașina din imagine, cu numărul din titlu, circula pe DN 2, dinspre Bacău spre Adjud, încărcată, atât ea, cât și remorca, cu lăzi pline de cuie. Așezarea defectuoasă a încărcăturii pe platforme a făcut ca, la o depășire, remorca să intre în balans și să lovească un autoturism. După care, autocamionul cu remorcă, cu tot, s-a răsturnat pe marginea drumului. Și, totuși, de neimaginat: nici ocupanții autoturismului, nici cei ai autocamionului, n-au pățit nimic. Cât despre cuie (sau cucuie) să nu mai vorbim...

COSTEL MARIN

ATENȚIE ... BLITZ !

Există personaje care nu suportă blitz-ul. Fie dintr-o reacție de autoconservare, fie din timiditate sau din neobișnuința cu mondenitatea imaginilor de presă. În aceste câteva imagini, fotoreporterul (și el, poate, vinovat de viteza apăsării pe declanșator) a selectat câteva chipuri apărute în

revistă, dar în alte ipostaze. Aceste chipuri, se pare, suferă de "blitzomanie"!

Și, pentru a nu părea oarecum tendențioși, aflați că personajele în cauză, cărora nu le dăm, după cum vedeti, numele, nu au nimic de-a face cu ... somnul la locul de muncă.



DEZVELIREA UNEI STATUI

Film de scurt metraj, realizat în cine-vérité la Timișul de Jos

Producător: Redacția revistei **DRUMURI PODURI**

Operator: **COSTEL MARIN** • Montajul: ing. **ADRIAN GEORGESCU**



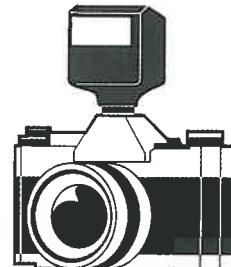
DIN NOU CU CAMERA ASCUNSĂ

Participanți și la bine, și la rău, la viața drumarilor, n-am putut să nu surprindem și o serie de secvențe, atitudini și întâmplări deosebite. Plecând de la principiul că nimic din ceea ce este omenesc nu ne este străin, sperăm că cei pe care i-am imortalizat să nu se supere. Fotocamera noastră, mai mult sau mai puțin

ascunsă, dorește să le facă o surpriză celor pe care i-a imortalizat cu diverse ocazii.

Așadar, zâmbiți, vă rog... chiar și după ce v-am fotografiat!

COSTEL MARIN



O compactare suplimentară, de înalt nivel



Recital susținut chiar și în lipsa instrumentului



Domnule, chiar nu ai de unde să umpli sticla asta?...



"Ma che fare autostrada? Pitești sereabilitare după che finita reparare la Vâlcea". (Întâlnire la km 36, anul di grația 98)



Un antrenor de karate, făcând o demonstrație, însorită de tunete verbale, care au speriat asistența



"Băieți, iar m-au tras în piept găzarii ăia de la Onești, cu plata taxelor rutiere!"



Un colaborator al Poliției, în exercițiul funcțiunii:
"Actele la control I"...



"Frații drumari, eu, ca lider sindical, muncesc
toată ziua cu voi, în soare. Mă arde asfaltul aşa
de tare, că nici Dunărea nu-mi răcește tâlpile!"



Nici ghicitul în cafea nu pare a le convinge
pe doamnele de la Finanțe



Cu asemenea paznici, viaductul este în siguranță



Să nu-i uităm nici pe ei, cei care, pe arșiță sau ger,
sunt mereu la datorie

VIATOP®

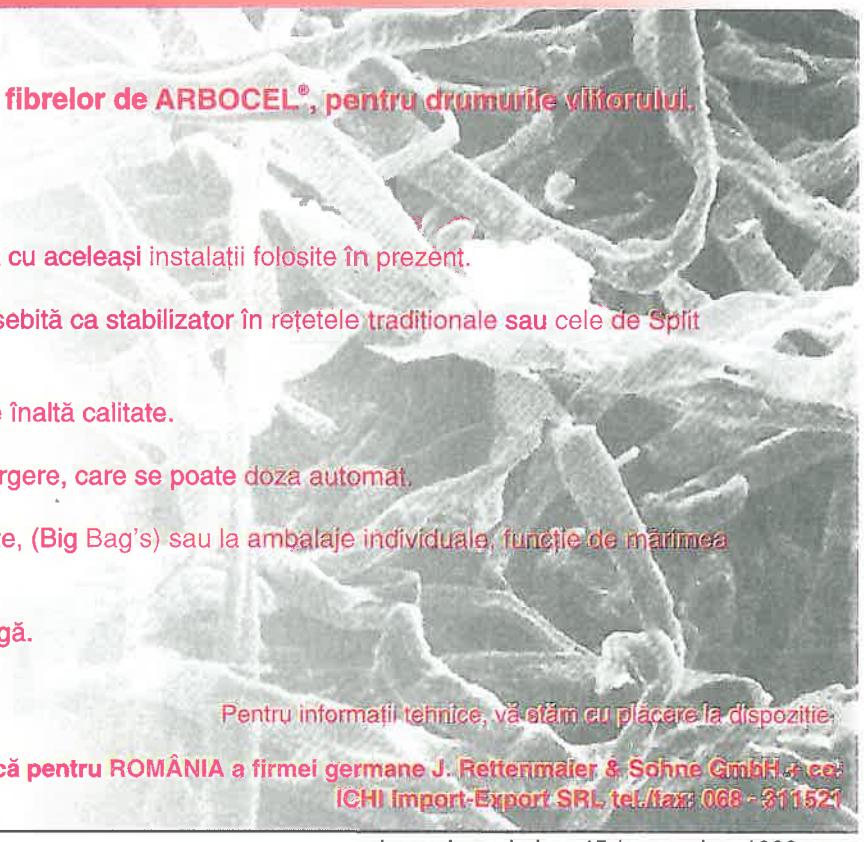
fibra drumurilor



Dezvoltarea sub formă de granulat, a fibrelor de ARBOCEL®, pentru drumurile viitorului.



- Utilizarea produsului se realizează cu aceleași instalații folosite în prezent.
- Este un produs cu o influență deosebită ca stabilizator în rețetele tradiționale sau cele de Split Mastic Asphalt (SMA).
- Conduce la o mixtură omogenă de înaltă calitate.
- Granulat cu bune proprietăți de curgere, care se poate doza automat.
- Disponibil pentru instalații automate, (Big Bag's) sau la ambalaje individuale, funcție de mărimea șarjei.
- Cunoscut și folosit în lumea întreagă.



Pentru informații tehnice, vă stăm cu placere la dispoziție.

Reprezentanță unică pentru ROMÂNIA a firmei germane J. Rettenmaier & Sohne GmbH + co.
ICHI Import-Export SRL, tel./fax: 068 - 311521

CA LA NOI, LA NIMENI

CATREN ILUSTRAT

Un turc, ce ține, lângă mine,
Un supermagazin, mi-a spus:
"În România este bine,
Că toate sunt cu fundu-n sus!"



Fotografiile alăturate au fost făcute în mai puțin de un sfert de oră, pe strada Gării de Nord, la accesul în parcarea Ministerului Transporturilor, unde marcajul cu bandă

MARCAJ LA PARCAJ

continuă îi obligă pe toți șoferii din minister să comită 5-6 infracțiuni pe zi, la intrarea sau ieșirea din parcare. Ce își face omul, cu mâna lui...



NEDUMERIRE

- Tăticule, de ce numele de pe capota mașinii Poliției e scris deandoasele?



- Păi, dacă toate în țara asta sunt deandoasele, vrei ca Poliția să fie altfel?

EXERCIȚIU DE ALARMĂ

Într-o dimineață, la ora 10, pompierii au programat un exercițiu de alarmă, la sediul unei mari societăți de stat. Fix la ora respectivă, un maior de pompieri, plasat la poarta societății, a început, imediat după declanșarea alarmei, să cronometreze operația de evacuare a clădirii...

După 20 de minute, când ieșeau ultimii funcționari, maiorul își exprimă nemulțumirea, pentru o mișcare atât de slabă. Auzindu-l, portarul intervene:

- Nu vă supărați, domnule maior, dar Dvs. sunteți de vină. Dacă ați fi programat exercițiul la ora 15,30, ați fi putut vedea că în 3 minute, nu mai e nici un picior de om în clădire!



SUCĂ LA MINISTER

Venit pentru prima oară în București, Sucă ieșe din Gara de Nord, dă cu ochii de Palatul Ministerului Transporturilor și exclamă către nea Mărin:

- Uliuu, muică, ce casă mare! A cui o fi?



- Nu e casă, bă Sucă, îi răspunde nea Mărin. E Ministerul Transporturilor. Aici lucrează o mulțime de funcționari.

- Căți? se interesează Sucă. La care, nea Mărin îi răspunse, doct:

- Aproape 30 %.

SEDINȚĂ DE SPIRITISM

Ședință de spiritism la Cotroceni. Participanți: președintele Emil Constantinescu, primul ministru Radu Vasile și ministru Transporturilor Traian Băsescu. Spiritul invocat: Dumnezeu.

Președintele întrebă: "Doamne, Tu care ești nemuritor, spune-mi: voi mai apuca să văd eradicată corupția în România?"

Dumnezeu răspunde: "Regret, fiule, dar nu vei apuca!"

Primul ministru întrebă: "Doamne, Tu care ești nemuritor, spune-mi: voi mai apuca să văd reforma terminată în România?"

Dumnezeu răspunde: "Regret, fiule, dar nici copiii tăi nu vor apuca!"

Ministrul Transporturilor întrebă: "Doamne, Tu care ești nemuritor, spune-mi: voi mai apuca să văd drumurile României fără nici o groapă?"

După o scurtă ezitare, Dumnezeu răspunde: "Regret, fiule, dar nici Eu nu voi apuca!"



DE-ALE MOLDOVENILOR

Şeful unei secții de drumuri din Moldova îi telefonează unui șef de district:

"Măi, Nicalai, fii atent, măi Ni s-o anunțat de la București, că vini palei. Ai grija să nu ti prindă nepregătit! Ai înțeles, măi?"

"Da, să trăiti! Am înțeles."

După câteva zile:

"Bine măi, Nicalai, ți-am spus doar, că vine palei! De ce n-ai făcut nici o pregătire?"

"Ba m-am pregătit foarte bine, dom'șef, cu mâncărică, cu băuturică, cu tot ce trebuie pentru un șef mare. Dar dom' Palei n-o vinit."



(culise din folclor și adaptate)

ing. CONSTANTIN GEORGESCU
ing. MIHAI CHIROIU



CIUDĂȚENII DE PE DRUMURILE ȚĂRII

Drumurile României oferă trecătorului, surprize la tot pasul. Unele dintre ele sunt adevărate ciudătenii, mai ales pentru un turist străin, obisnuit cu drumurile Europei și care a uitat că aici se află la Poarta Orientului. Altele, ne fac să simțim pe pielea noastră, disconfortul drumurilor degradate și al poluării sau să medităm asupra gradului de civilizație al semenilor noștri, ori asupra grijii pe care o avem față de

tot ce ține de patrimoniul rutier.

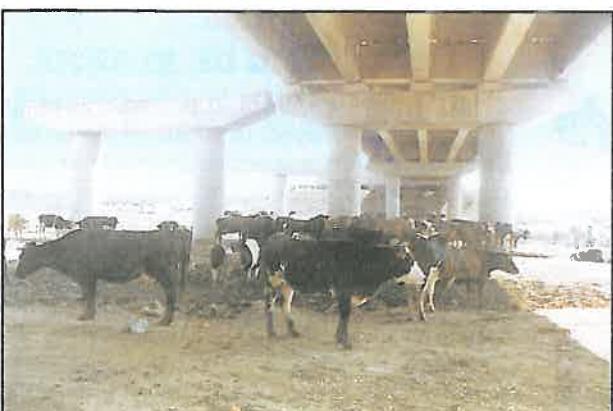
Am încercat să reconstituim, pentru Dvs., în imagini, câteva dintre secvențele mai deosebite, întâlnite de noi, în peregrinările noastre. Chiar dacă vor supăra pe unii sau îi vor face să zâmbească pe alții, imaginile de față sunt cât se poate de sugestive, surprinzând realitatea de azi, de pe drumurile noastre.



Un loc propice pentru transhumanță: autostrada București - Pitești



Nu sunt vestigile unui drum roman, ci un autentic drum județean de pe lângă Tulcea



Tot sunt bune la ceea și podurile de pe cе era să fie autostrada București - Constanța



Pe DN 1, aproape de Predeal, inspirând aerul oxigenat al junglei motorizate



Cândva, a fost un monument pe DN 73 Rucăr - Bran.
Acum e un morman de pietre



Sah și mat la drumul mare



Vaca lui Păcală preferă iarbă din trotuar și păstrează fânul pentru la
iarnă



Și-a făcut apariția vehiculul viitorului.
Ecologic, deștept, optimist și fără catalizator



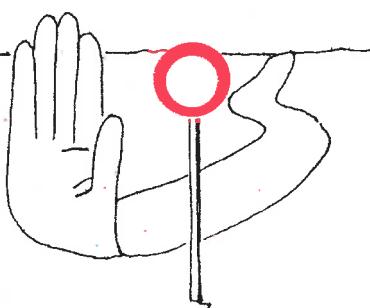
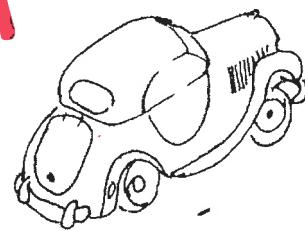
Nu este un drum de acces la o groapă de gunoi, ci peisajul oferit
de DN 6, la ieșirea din Capitală



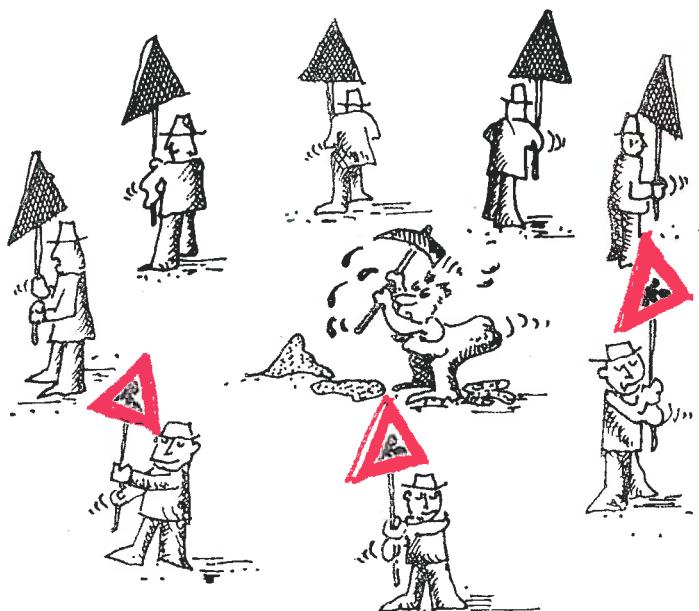
Și, în final, să rămânem totuși încrăzători în Lumină.
Cea de la capătul tunelului

COSTEL MARIN

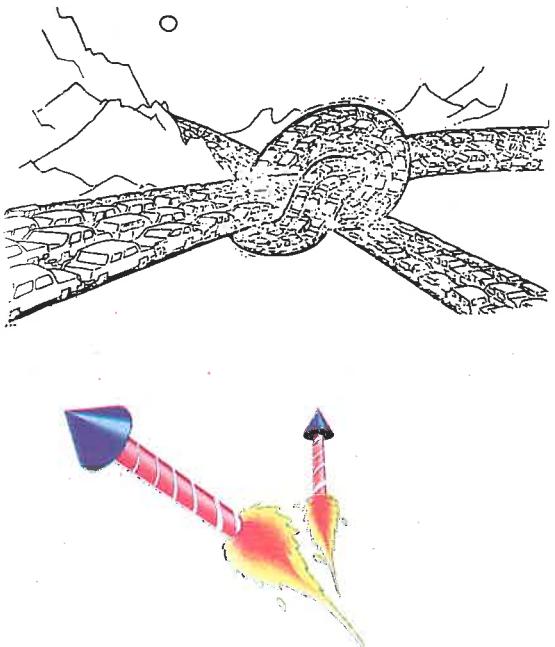
UMOR RUTIER



PROTECȚIA MUNCHII

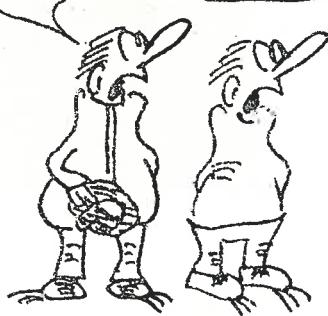
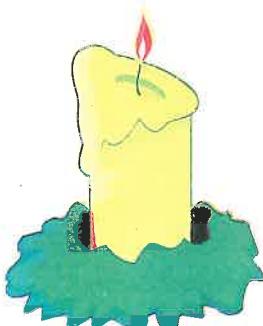


NOD RUTIER

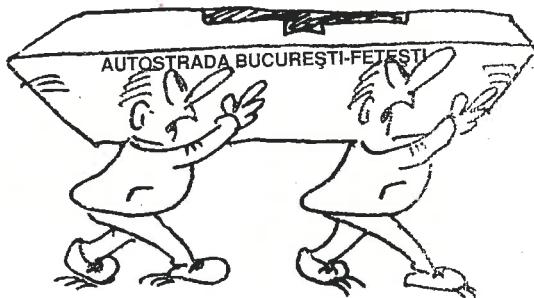


A.N.D. A DECIS SISTAREA LUCRĂRILOR LA AUTOSTRADA BUCUREȘTI-FETEȘTI

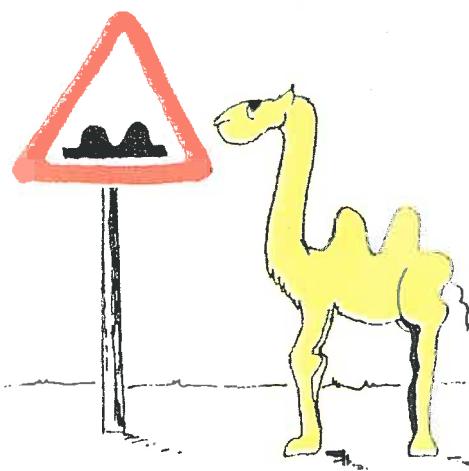
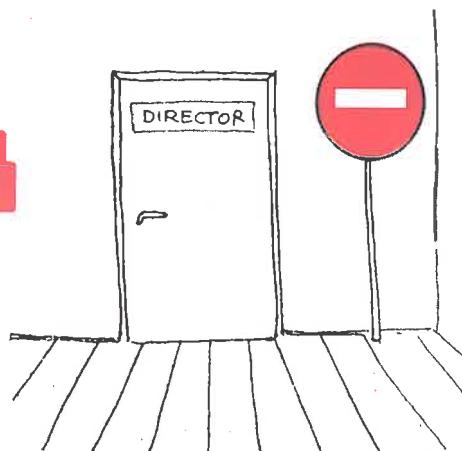
SĂRACA DE EA, E MOARTĂ DE MULT!
DE CE O ÎNGROAPĂ DEABIA ACUM?



Fant



FĂRĂ COMENTARIU



AŞA A FOST, ANUL TRECUT, LA REVELIORUL A.R.D.



Urări de bine și "La mulți ani!", an de an, din partea lui Traian Băsescu, ministru Transporturilor



Sunt greu drumarii de pornit...



"Auzi, soro, cam multă lume se învârtă pe-aici, ascultă și tu!"...



La masa presei, orice replică e de prisos...



Coana Chirita, afilând că va începe "programul de reabilitare a drumurilor din Moldova"



Veselie și voie bună la toate locurile de muncă



Poate mai faceți un abonament la revista noastră,
domnule director general ...



Doi patroni, un singur pahar. Dar plin...



Și o formație de drumari și drumărițe, demonstrând cum se face
o compacțare ca la carte



Parlamentul față în față cu revista



<<Hai noroc și "La mulți ani!">>, ne-a urat, și la acest
Revelion, maestrul Gică Petrescu

FATA NEVAZUTA A CONGRESULUI

IMAGINI INEDITE

Congresul drumarilor, desfășurat anul acesta la Iași, a însemnat un moment cu totul deosebit pentru toți participanții. Dincolo însă de valoarea cu totul excepțională a referatelor și lucrărilor susținute, cele trei zile petrecute în capitala Moldovei au însemnat și prilejuri de aducerî aminte, de romantice plimbări pe dealul Copoului sau de vesele incursiuni pe la "Trei Sarmale"

sau pe la "Bolta Rece".

Și cum despre desfășurarea în sine a Congresului am mai scris și o vom mai face, vă prezentăm acum și câteva secvențe din ... atmosfera nevăzută (decât de fotoreporter) a acestuia. Considerând, pe drept cuvânt, că acolo unde este muncă, musai să existe, ca o compensare, și oleacă de veselie și voie bună!



"Dacă nu-i dai odată drumul, pierd avionul și o să fie văi de voi..."



Un mod cu totul original de a admira exponatele



"Ehei, la câte Congrese am participat eu, când eram ministru!"



O româncă la masa doamnelor este oricând binevenită



Şlagărul serii: "Genesius" cântă la soare/ Și asfaltu-i cel mai tare



"Vă salut, și ne vedem peste patru ani. Adică, la viitorul Congres al drumarilor"

OPINII IMAGINARE

După încheierea lucrărilor celui de-al X-lea Congres Național de Drumuri și Poduri, revista noastră a organizat o masa rotundă cu invitații străini, cărora le-a solicitat impresii referitoare la țara noastră și la drumurile ei. Iată opiniiile exprimate:

- ❖ "Îmi place cum vă mișcați pe calea reformei" (**K. MELTCHY**, SUA).
- ❖ "Deutsche Bank v-a promis un credit pentru drumuri" (**NITSCHUN SFANZ**, Germania).
- ❖ "Să China vă va ajuta cu un credit" (**CIU-CIU YUAN**, R.P. Chineză).
- ❖ "Multe lucruri frumoase am auzit despre programul Dvs. de construcție de autostrăzi" (**C. DE VOORBE**, Olanda).
- ❖ "Termenul de realizare a programului de autostrăzi este cât se poate de realist" (**PASQUALE DE CABALO**, Argentina).
- ❖ "Colectarea taxelor rutiere, la Dvs., merge foarte bine, în special de la marii contribuabili" (**NOO MAY DAW**, Coreea de Sud).
- ❖ "Este remarcabilă grijă cu care Poliția română apără patrimoniul rutier" (**AUDEAU ARENCOTTE**, Franța).
- ❖ "Am remarcat cinstea și corectitudinea oamenilor Dvs. de la punctele de frontieră" (**SADDAM BACŞIŞ**, Turcia).
- ❖ "Drumurile Dvs. au o suprafață nemaipomenită" (**MARY DENIVELLARI**, Albania).

- ❖ "Am reținut metoda Dvs. rapidă de execuție a lucrărilor de întreținere curentă" (**GROPPIO PLOMBARES Y GATTA**, Spania).
- ❖ "Șanțurile și podețele Dvs. sunt bine întreținute" (**COLL MATATE**, Nigeria).
- ❖ "Aveți poduri în bună stare, fiindcă le faceți revizia, des" (**DYNA NINPASHTÉ**, India).
- ❖ "Mie mi-a plăcut tehnica Dvs. de execuție a marcajelor" (**CONPISHATO DE BOVINA**, Mexic).
- ❖ "Am înțeles că utilizați metode moderne de combatere a polieiului" (**NISSIPUSHI SARAMURA**, Japonia).
- ❖ "Indicatoarele rutiere ale Dvs. sunt clare și bine plasate" (**KWELLE O'NCOURTCH**, Africa de Sud).
- ❖ "Pe sănzierile Dvs. se lucrează cu multă conștiinciozitate" (**DELUKRU BATJOKIEMI**, Finlanda).
- ❖ "Calitatea lucrărilor Dvs. este remarcabilă" (**FUŞERAL KRPELOVICI**, Jugoslavia).
- ❖ "Am observat că lucrați numai cu criburi curate, bine spălate" (**LEWI GABEL**, Israel).
- ❖ "Sunt foarte impresionat de starea tehnică a utilajelor Dvs." (**RUGGINO RABLIERI**, Italia).
- ❖ "Spiritul de economie de pe sănzierile Dvs. este demn de apreciat" (**PESTETOTU RISSIPIDIS**, Grecia).
- ❖ "Gestiunea materialelor e foarte bine organizată la Dvs." (**TOTH SCHTERPELY**, Ungaria).

VERSURI INOPINATE

Prezent la lucrările Congresului, dl.prof.dr.ing. GHEORGHE GUGUMAN, de la Universitatea Tehnică Iași, un cunoscut autor de catrene "la minut", n-a ratat ocazia de-și exersa talentul.

Plimbându-se prin holul hotelului "Moldova", a văzut-o pe dra Artemiza Grigoraș, secretar tehnic al A.P.D.P., la masa secretariatului Congresului, încasând taxa de participare, în dolari, de la câțiva delegați străini. Imediat, a turnat o epigramă:

O explicație e musai necesară:

Dolarii din taxa de participare

Se asortează bine, în lumina clară,

Cu ochii verzi ai Artemizei, secretare!

Apoi a intrat în sală, și-a aruncat ochii pe broșura privind programul Congresului și, constatănd că lucrările programate sunt prevăzute a fi prezentate oral, a mitraliat la repezelă:

Programul, clar explicitat și cu alură,

E înțeles de cititori și cititoare:

Acei ce au orală prezentare,

Își iau lucrarea, și-o expun... în gură!

La auzul acestui catren, care face o aluzie transparentă la relațiile dintre Bill și Monica, unii dintre oratori au luat foc, exprimându-și nemulțumirea pentru această comparație, iar redactorul șef al revistei, în sprijinul lor, i-a ripostat lui profesor Guguman:

Eu n-am văzut pe nici un ins,

Lucrarea în gură să și-o ție;

În consecință, ați comis

Delictul de "gugumanie".

Dar lucrurile nu s-au oprit aici. Nevinovata glumă vinovată a lui profesor Guguman a fost întuită la stâlpul infamiei, din curtea Universității Tehnice ieșene, iar autorul ei, acuzat de terfelirea conducei didactice și de mototolirea prestigiului universitar, a fost obligat să ne trimită o scrisoare, prin care ne roagă ca blestemul de catren să nu apară în revistă. Deci:

Nevoit să-și recunoască vina

Comisă în catrenul cu pricina,

Dom'Guguman, spăsit, a declarat

Cum că nimic nu vrea să fie publicat...

A procedat întocmai, dragii mei,

Precum bătrânul Galileo Galilei.

Totuși, apreciind poarta, chiar dacă nițelus cam deochiată, am trecut peste rugămintea lui profesor Guguman, și am publicat-o, fapt pentru care îi datorăm scuzele noastre.

Considerând incidentul încheiat, ne-am împăcat la terasa Cricic, unde am tremurat puțin, din cauza frigului care se lăsase, dar ne-am încălzit în imobile ascultând-o pe Laura Lavric, "doamna cântecului moldovenesc". Episodul nu i-a scăpat lui profesor Guguman care, a doua zi, a punctat:

Aseară, pe terasă, la Cricic,

Deși a fost oleacă frig,

El, repede, a fost făcut covrig

De glasul cald al Laurei Lavric

TITI GEORGESCU

ÎNGRĂMĂDIRE DE GHETURI		CĂDERE DE ZĂPADĂ	VEHICULE DE IARNĂ	ÎNCEPE IARNĂ	
			PÂINI	CĂPITAN DE PLAI	
OMÂT	↓	↓	↓	↓	
CĂDERE DE ZĂPADĂ					
ALUNECĂ PE GHEAȚĂ	⇒			SCHIORI FĂRĂ VELEITĂȚI	↓
ALUNECUȘ					
SOARE	⇒		CAL	ÎNGHEAȚĂ	↓
TROIAN		⇒	↓		
RÂSĂRIT	⇒			UN POL	⇒
NEA				ORAȘ GERMAN	
↓	SEZON RECE		IMPOZIT	↓	
			ÎNCEPE TOAMNA		
USTUROI		↓	PRONUME	↓	
NECRISTALIN	⇒		ZECE SUTE		
			LUNĂ DE IARNĂ	⇒	
			IARNA PE GEAM		
ÎNCEPE CRIVĂȚUL				REFREN DE COLIND	⇒
ZĂPADĂ	⇒			ZĂPADĂ	
			SFERĂ ÎN POM	⇒	
			ASTFEL		
LA ÎNEPUTUL ZĂPEZII	ÎNGHEȚATA	⇒	PLANTĂ DE NEA	⇒	
			ZAR		
		GRĂDINĂ DE IARNĂ	⇒	DEOSEBIT DE UȘOR	⇒
				ÎNCEPE IARNĂ	⇒

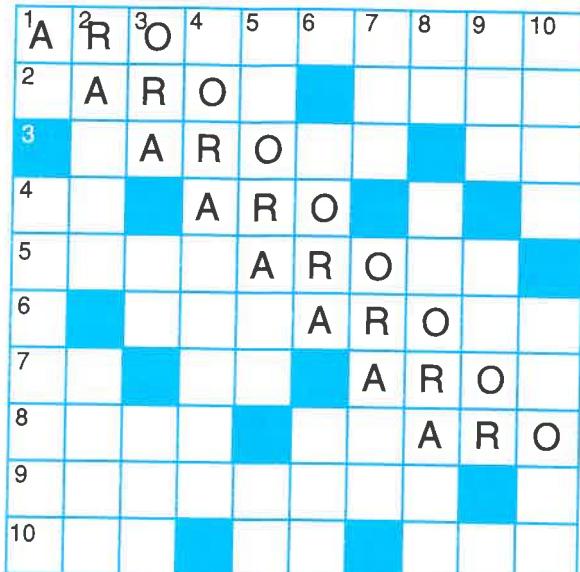
HIVERNALĂ



ing. ALEXANDRU CRISTIAN IONESCU

RAI-ATIDĂ-URĂ-D-ARS-AS-Z-ATUTAMO-AN-ST-BODZ-ICHI-I-RAJ- ROMA-RAU-NAI-UT-IA-U
DEZGĂBIRĂ: TA-RIB-A-N-DT-DRON-TS-I-NA-ETMAN-ROTICĂR-AR-E-A-M-IEJO-ANTĂ-ANIVĂR-ADĂPAZ-I-S

CU ARO, LA ÎNCRUCIȘARE



ORIZONTAL: 1) Are o savoare anume; 2) Companie română de transporturi - "...Carpaților" poreclă dată autoturismelor ARO (neart.); 3) Obiectul unor preocupări excesive - Curea...la transmisiei; 4) Fondul unui prospect! - ARO, pur și simplu; 5) Porțiune a velerelor, la navele cu pânze; 6) Marcă de apări foto; 7) Tip de computer - Fragment de aripă, la un autoturism!... - ...și un fragment de demaror!; 8) Drumuri pentru pietoni - Condeiul românesc; 9) Ucenicie; 10) Verbul țăranului - ARO 12! - Omul din multime.

VERTICAL: 1) Agent...de circulație! - Domină cu autoritate (fem.); 2) Platforme de încărcare pentru autocamioane - Element chimic; 3) Un ARO văzut din spate! - Jumătatea corpului! - Elevă codașă (!), dată afară de la grădiniță; 4) Perioade de grătie; 5) N-au probleme cu etica - Partea din față a caroseriei!; 6) Zona centrală a litoralului! - Component al instalației electrice; 7) Întreprindere de Transporturi Auto (abrev.) - Calea vorbelor; 8) Fragment de lanț - Săruri ale acidului cloric; 9) Materie primă pentru medallii - Laptele cucului; 10) Probă de vitează pe hipodrom - Bomboană sticloasă.

T.G.

SNI - RA - ARA - 9 - TAICTION - ORAJ - IELA - ROA
DEZEGARE: ARADEGAR - DIOGRADOG - A - AJORATBART - 9 - C - ORA - 9S - AH - ATORMAM - RUMAT - MORTAT - TAZITAMORA: - IR - BC - 9C - IR -



ARITMOGRIF

12	7	8	2	7	1	9	2	6	11	5
13	5	2	11	8						
14	7	4	15	3	10	3	6		16	
2	9	4	7	6						
8	7	2	16	3	9	14	6	7		
17	9	2	14	7						
14	7	2	10	5	17	7	17	7		
14	9	4	7	6	11	13	8	5		
2	7	1	7	3	8	5				
4	9	8	14	7						
18	7	10	8	5	14	11	6	5		
1	9	2	9	20	9	5				
14	9	8	6	7	2	5				
15	5	7	8	2	7	6	11	7	4	8
10	9	2	10	11	6	5				
13	3	14	11	7	12	7				

Înlocuind cifrele cu litere, veți afla, pe orizontale, denumirile a 16 localități din Moldova, iar pe verticală, de la A la B, denumirea unor importante căi de comunicație, prin care sunt legate aceste localități.

ing. ALEXANDRU CRISTIAN IONESCU

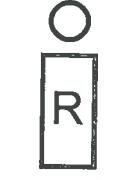
TREI MONOVERBE PENTRU DRUMARI

MONOVERB
(5 - 11)

TRT

MONOVERB
(4 - 7)

MONOVERB
(6 - 9)



A A

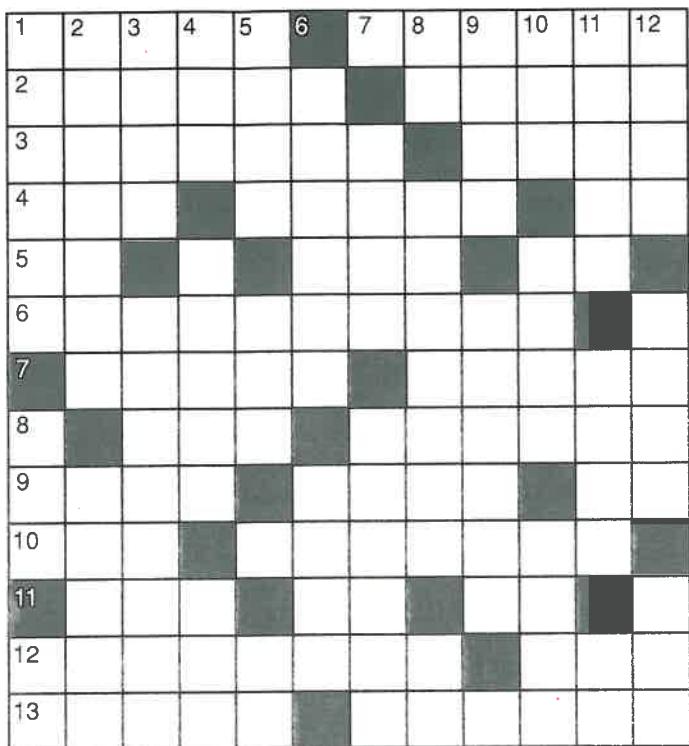
T

BEYINEREE

DEZECARI: TĂRĂNA, TĂRĂNTI, TĂRĂNI

ing. ALEXANDRU CRISTIAN IONESCU

TEHNICĂ RUTIERĂ

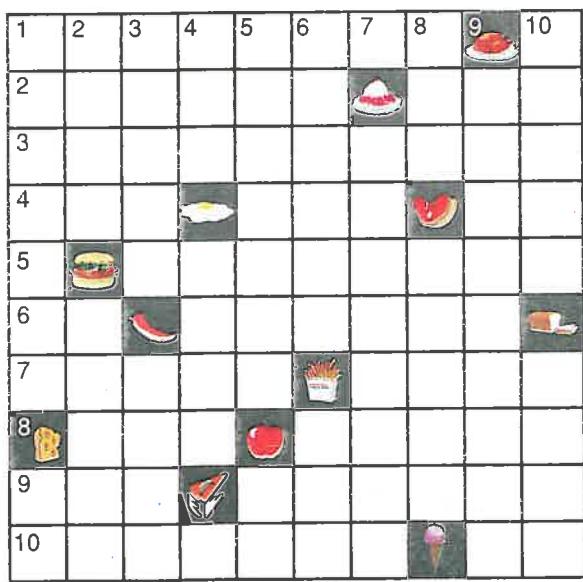


ORIZONTAL: 1) Strat rutier elementar, alcătuit din materiale locale, stabilizate - Epruvetă extrasă dintr-un sistem rutier; 2) Drum în oraș - Strat de uzură, aplicat pe o îmbrăcăminte existentă; 3) Oprirea unui vehicul din mers - Pe marginea drumului; 4) Miez de pâine - Element component al unui sistem rutier - Abis; 5) Începe lucrul! - Trei din Beiuș! - La intrarea și la ieșirea din Lugoj; 6) Treceri peste drum; 7) A copia - Agregat mineral, cu granule mici, foarte mult folosit la lucrările de drumuri; 8) Hotar fără hotare! - Indicatoare de direcție; 9) Râu în Polonia - Culoarea pământului - Capăt de epiu; 10) Deosebit de rar - Suprafață; 11) Deformație caracteristică îmbrăcămintilor asfaltice prost alcătuite - Începutul rutel - La mijloc de cale; 12) Fenomen specific rulării pe un carosabil alunecos - Direcția București - Constanța; 13) Rocă calcaroasă, utilizată la drumuri, sub formă de pulbere - Intrări pe drum.

VERTICAL: 1) Amestec din aggregate minerale și filer, aglomerat cu bitum - Lucrare de artă - Drum comunal (abrev.); 2) Crestături pe suprafața unei îmbrăcăminti din beton de ciment - Panta transversală a căii; 3) Țară asiatică - Tratarea suprafeței drumului cu bitum tăiat sau cu emulsie; 4) În mijlocul Ozanei! - A ocoli un accident - În platformă!; 5) Te asigura de accidente - Literă grecească - În Paris, pe stângă!; 6) Cale de circulație rutieră, cu trafic important - Ținta topometrului; 7) Zeița discordiei, la vechii greci - Agregat concasat, cu granule de mici dimensiuni; 8) La stânga acostamentului - Îndepărțarea apei din sistemele rutiere burdușite - Zar; 9) Între două dale - Fâșie carosabilă, cu profil de albie, la marginea platformei, pentru scurgerea apei; 10) Element arhitectural - Piesă de parapet (pl.) - Drum pentru pietoni; 11) Caracterizează un vehicul, din punct de vedere al greutății - Unite de două ori - Bis; 12) Atribut al unei lucrări de pod - Lucrare de regularizare a apei - În Pitești!

ing. ALEXANDRU CRISTIAN IONESCU

ESESCA - ATACAS - TES - AREABAED - I - JA - UR - JAV - ORAM - ARDO - ITEDAS - ATO - ă - ăSIN - ATMI - E - IRASHEVART - UL - SIE - E - UJ - AA - TARAT - NIA - TNAS - AREANAR - ROVOC - ADARTS - AZISA: AREADEZI



DE-ALE GURII



ORIZONTAL: 1) De-ale gurii, la ședințe; 2) Cu gura căscată - Pentru începători; 3) Malaxare din gură (pl.); 4) Început de iradiere! - În glumă! - Secunde!; 5) Un fel de gură-cască (fem.); 6) Așa începe apetitul! - Gură de foc; 7) Ridică bucatele - Un egoism nesfârșit!; 8) Gură de lup - Gură în gură; 9) Iese la raport - De-ale gurii, la masă; 10) Cu de-ale gurii, la brațul calului - Miez de pită.

VERTICAL: Bucătică ruptă de la gură - Limitele unui căscat; 2) Cască gura lumea la el - Dus la gură și dat pe gât; 3) Se mânâncă cu covrigi - Meniul pus pe cămașă (sing.); 4) În sfârșit, solicit! - Îți ia vorba din gură; 5) Înzestrări cu aparatură - Fes!; 6) Are gura cusută - Adună ghem cu ghem; 7) Rezultatul unei învârteli; 8) Pe jumătate cariat - Cerul gurii celor care refuză bunătățile; 9) Bun de gură la Paris (pl.); 10) Face gura pungă - Unicat, dar de două ori!

TI - ATSIART - IRUJEE - TAC -
- IOZB - IOQAT - RETARCS
- MUJ -
DEZLEGARE:

- ARI - ITACITSAM - QBA - ATLUJU - A - ITUSCISI
- QA - ATNITAN - C - DS
- TUHAS - UAH

T.G.



Cu ocazia Crăciunului și a Anului Nou

1999

Redacția revistei

DRUMURI PODURI

*urează tuturor cititorilor și
colaboratorilor*

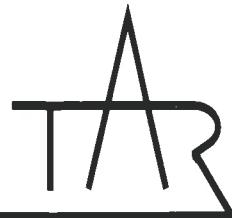
SĂRBĂTORI FERICITE

*Sănătate, Înțelepciune, Prosperitate
Noroc și succese în afaceri*

LA MULȚI ANI

Tipărit la Făgăraș Print srl PrePress Zoom-Soft

**NU UITAȚI SĂ REÎN NOIȚI ABONAMENTELE
PE ANUL 1999 LA REVISTA DRUMURI PODURI**



S.C. "TAR" S.R.L. - IAȘI ROMÂNIA

str. Smârdan nr. 61 tel./fax: 032/239264

tel.: 032/133854

Cod fiscal R3634223 Reg. Com. J22/479/93 Cont 251100996098554 B.R.D. Iași Ag. A. Panu

Societatea Comercială "TAR" S.R.L. - Iași asigură o gamă largă de echipamente care permit creșterea calității și a randamentului activității.

Oferim produse de calitate ridicată, la prețuri care sfidează concurența !



Garanție; Montaj; Service; Piese Schimb; Transport;

Oferta noastră cuprinde:

- mașină de împăraștiat emulsie bituminoasă;
- tancuri de bitum;
- rezervoare metalice orizontale și verticale;
- cazane termice (chaudiere) pentru încălzire bitum;
- betoniere având capacitatea de 50 - 500 litri;
- benzi transportoare;
- generatoare de acetilenă portabile;
- vinciuri, palane, tirfoare, dispozitive de ridicat cu lanț;
- confecții metalice diverse.

Pentru relații suplimentare ne puteți contacta la:

tel. 032/133854

tel./fax 032/239264

**NU EZITAȚI SĂ NE CONTACTAȚI !
NUMAI ÎMPREUNĂ VOM CÂȘTIGA !**

