



# FEROVIARII Moldovei



N 44 (5806) 22 octombrie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941



## Marele Drum al Mătăsii – factor important în dezvoltarea colaborării economice internaționale



1

**C**u un cuvânt de salut s-a adresat participanților conferinței Abid Sarifov, viceprim-ministru al Azerbaieanului. În cadrul ei au mai prezentat rapoarte ministrul Transportului, Navigației maritime și Comunicațiilor al Republicii Turcia, ministrul Dezvoltării regionale și Infrastructurii din Georgia, Secretarul general al Secretariatului Permanent al Comisiei interguvernamentale TRASECA, conducătorul delegației țărilor-participante la Programul TRASECA, repre-

zentanți ai organizațiilor și instituțiilor financiare internaționale, precum Banca Mondială de dezvoltare, Banca Asiatică de dezvoltare, Banca Europeană de reconstrucție și dezvoltare, Banca Europeană de investiții, Banca Islamică de dezvoltare. La conferință au participat în total 36 organizații de transport și instituții financiare internaționale.

Reesind din poziția sa geografică, potențialul de tranzit al capacităților de transport existente, începând cu luna septembrie a anului 1998 Republica Moldova este parte a «Acordului multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea culoarului TRASECA», semnat de 13 state din Europa și Asia: Azerbaiean, Armenia, Bulgaria, Georgia, Iran, Kazahstan, Kirgistan, România, Tadjikistan, Turcia, Ucraina, Uzbekistan.

În prezent verigă de legătură dintre rețeaua de căi ferate a Republicii Moldova și culoarul TRASECA este Culoarul IX European multimo-

**În baza dispoziției ministrului Transporturilor și Infrastructurii drumurilor al RM nr.287-c din 7 octombrie 2014, o delegație a ÎS «Calea Ferată din Moldova» sub conducerea directorului general interimar Serghei TOMȘA a participat la lucrările Conferinței internaționale cu genericul «Linia de cale ferată Baku–Tbilisi–Kars – noi posibilități pentru dezvoltarea Drumului Mătăsii», care a avut loc în orașul Baku (Republica Azerbaiean) pe 16 octombrie curent.**

dal, care tranzitează teritoriul țării pe o lungime de 209,2 km de cale ferată. Odată cu demararea activității portului internațional Giurgiulești în delta Dunării a apărut posibilitatea transportării pe Calea Ferată din Moldova a mărfurilor din portul maritim Odesa până la Giurgiulești (Culoarul VII European dunărean).

În cadrul Conferinței de la Baku s-a menționat, că în viitorul apropiat va fi lansată noua linie feroviară Baku-Tbilisi-Kars, care va face să crească posibilitățile de transport ale culoarului TRASECA și va atrage, respectiv, noi volume de trafic de marfă și călători din Asia Centrală prin Caucazul de Sud spre Europa Occidentală.

Chestiunile privind noile mecanisme și modele de suport tehnic și financiar (elaborarea investigațiilor tehnico-economice regionale, a proiectelor investiționale, crearea unor centre logistice în Republica Moldova), examinate la Conferință, au o importanță practică pentru dezvoltarea Căii Ferate a Moldovei și pot fi realizate în

perspectiva imediat următoare cu suportul Secretariatului național al Programului TRASECA.

Itinerarul TRASECA are și o importanță strategică pentru țara noastră, deoarece în condițiile actuale oferă un flux alternativ de transport și legătura cu rețelele transeuropene prin culoarele IX și VII (Dunărean).

La sfârșitul Conferinței internaționale din 16 octombrie 2014 de la Baku participanții au semnat o Declarație comună, chemată să accentueze atât importanța renașterii Marelui Drum al Mătăsii pe o bază tehnologică nouă în scopul organizării traficului liber de marfă și călători, cât și rolul transportului pentru dezvoltarea economică, stabilitatea socială, comerț și colaborarea economică regională a statelor din Asia Centrală, Caucaz și Europa.

**Nicolae BARBĂSCUMPĂ, șef al serviciului relații internaționale și protocol al ÎS «Calea Ferată din Moldova»**

**ÎN IMAGINI:**

**1. Serghei Tomșa, director general interimar al ÎS «CFM», în timpul alocuțiunii sale la Conferința internațională de la Baku**

**2. Serghei Tomșa cu Arif Askerov, președinte al SA «Căile ferate din Azerbaiean»**

**3. Serghei Tomșa dialoghează cu Marcin Kubiak, viceministru al Transportului din Polonia**



2



3

Imagini de autor

**Pe 21-22 octombrie curent la Baku (Republica Azerbaiean) va avea loc cea de-a 61-a sedință a Consiliului de transport feroviar al statelor-participante ale CSI.**

*Detalii — în unul din numerele următoare ale ziarului «FM»*

## Ritmul muncii = unul operativ

La rețelele electrice zonale Bălți ale secției nr.3 alimentare cu energie electrică, conduse de Vladimir Poltorac, listele de personal nu sînt complete. Or, activitatea de muncă este organizată astfel încît lipsa unor specialiști nu are impact negativ asupra realizării acțiunilor planificate de prevenire, ce țin de pregătirile pentru apropiata perioadă rece. Am găsit echipa de specialiști alcătuită din Alexandru Patrașco, electromecanic superior; Vasile Ceban, electromecanic măsurări; electromontorii Victor

Vatavu și Pavel Marian pe direcția Slobodka a căii ferate, cînd verificau substațiile de transformare nr.20 și nr.409, înlăturînd defectele depistate.

Lucrări similare, menite să asigure aprovizionarea continuă cu energie electrică a sectorului, s-au efectuat deja în zona stațiilor Drochia, Sofia, Alexăndreni, Mărculești și altele.

**Vladimir OSTAPENCO**

Imagine de autor





## Un jubileu de toată frumusețea

**Matură, dotată cu potențial creator și noi posibilități poate fi caracterizată actuala etapă de dezvoltare a colectivului secției Bălți semnalizare și comunicații, care a împlinit 45 de ani de la fondare.**

Vineri, 17 octombrie 2014, la festivitatea consacrată acestui jubileu la Bălți s-au întrunit reprezentanții tuturor sectoarelor de producere ale secției. În sala de festivități frumos amenajată domnea buna dispoziție, răsună muzica.

Șeful întreprinderii Vladimir Malișev a prezentat un raport, descriind principalele etape de dezvoltare ale secției Bălți semnalizare și comunicații. Astăzi ea este una dintre cele mai bune la Magistrala moldovenească, asigurând funcționarea stabilă a dispozitivelor din subordine.

De optimism și cele mai bune urări a fost pătrunsă alocuțiunea șefului nodului feroviar din localitate Valeriu Gilcă.

La sărbătoare au participat Ivan Bariliuk, șef al serviciului semnalizare și comunicații, și Eduard Babliuc, consilier al directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova», care nu s-au simțit deloc ca și oaspeți, pentru că pe timpuri au muncit aici, colectivul dat fiindu-le unul foarte apropiat.

— De fiecare dată vin incoace de parcă ași reveni acasă, — a mărturisit cu toată sinceritatea Ivan Bariliuk. — Aici muncesc nu doar specialiști competenți, ci în primul rând oameni cu suflet și gânduri minunate, uniți, mereu gata să se ajute reciproc. Secția a devenit o forjerie de cadre pentru alte sectoare ale magistralei, inclusiv pentru veriga de conducere.

Dumnealui a dat citirii mesajului de salut cu urări de noi succese din partea Administrației căii ferate și Sindicatului feroviarilor din Moldova, precum și ordinului privind decorarea cu diplome de onoare a unui grup de specialiști: Vladimir Malișev, șef al secției; Vasile Balaniuc, electromecanic superior; Ion Girtopan, Anatolie Sircorschi, Vadim Juncu, electromecanic SCB; Mihail Dolghii, electromecanic KRP radio, Alexandru Iacubenco, inginer responsabil de protecția sănătății și securitatea muncii. N-au lipsit nici cadourile.

Cei prezenți la festivitate au avut parte de multe surprize, anunțate cu bucurie de prezentatoarea Tatiana Harlamova. A fost demonstrat un film despre activitatea cotidiană a colectivului, creat cu implicarea directă a lui Vladimir Malișev și Anatolie Oșetkii. A fost primit cu mult entuziasm imnul «SCB-iștilor». În încheiere tinerele talente de la Palatul de cultură municipal au prezentat un concert.

Vladimir DOBREANSCHI

### ÎN IMAGINI:

1. Un cuvânt de salut adresează șeful nodului feroviar Valeriu Gilcă

2. Șeful serviciului semnalizare și comunicații Ivan Bariliuk înmânează o mapă personalizată conducătorului secției nr.3 semnalizare și comunicații Vladimir Malișev



Imagini de autor



**Pe 30 iulie curent s-au împlinit exact 45 de ani din ziua când Vladimir Ciui a pășit pragul halei depoului de locomotive Chișinău. Dar nu pentru a face o excursie, ci pentru a munci ca lăcătuș-electrician la reparația locomotivelor. De atunci a rămas devotat specialității alese.**

Continuând să muncească, a învățat la Colegiul feroviar din Odesa, secția cu frecvență redusă, absolvindu-l în anul 1977 și câpătând specialitatea de tehnician-mecanic. Deja avind o experiență de muncă de zece ani la depoul de locomotive, Vladimir Ciui a fost desemnat în funcție de maestru în secția reparație a locomotivelor și trenurilor diesel. Iar în ultimii 11 ani muncește în aceeași secție în calitate de maestru superior.

Pe parcursul anilor de muncă a venit cu multe propuneri de raționalizare, a construit zeci de lăcătuși-reparatori. Despre nivelul profesionismului său vorbește convingător inginerul-șef al depoului Iurie Preguza: «De la Vladimir Ciui acumulem experiență și noi, cadrele de conducere ale subdiviziunii, deoarece de la acest specialist poți învăța multe. Pe oameni ca el se ține procesul de producere...»

V. Ciui provine dintr-o familie de feroviar: tatăl său Pavel Ciui a muncit mecanic de locomotivă; mama Claudia a fost angajată la remiza vagoane; o perioadă

## Trei generații de locomotivari



Imagine: Iurie KOZLOV

indlungată soția dinsului, dna Lidia, a fost sefă a biroului tehnic în secția liniei nr.1 (actualmente este angajată la serviciul aprovizionare tehnico-materială); feciorul Alexandru și-a început activitatea de muncă în același depou, iar în prezent activează la centrul de reparație și modernizare a locomotivelor din cadrul serviciului omonim al căii ferate.

Pentru siriguință, muncă conștiincioasă, atitudine responsabilă față de sectorul de muncă încredințat, capacitate organizatorice remarcabile V. Ciui a fost premiat în repetate rânduri de administrație, s-a învrednicit de medalia «Veteran al muncii». Iar în cadrul ședinței solemne, consacrate Zilei feroviarului din anul curent lui Vladimir Ciui i-a fost înminată insigna «Feroviar de onoare».

Alexandru NICHIFOROV

## PROBLEMĂ

# ÎNGRIJIRII CURENTE A VAGOANELOR

**Citind materialele din Internet, se poate constata, că la căile ferate îngrijirea tehnică curentă a vagoanelor de marfă și pasageri e pusă, de regulă, pe seama remizelor vagoane, inclusiv a celor de exploatare. În procesul de reorganizare de la noi s-a decis a o comasa, în calitate de experiment, cu domeniul mișcare. Și iată că deja câteva luni reviziile tehnice, reviziile tehnico-comerciale și posturile transbordare a vagoanelor sînt incluse în structura stațiilor nodurilor feroviare. Nu îndrăznesc a spune, ce schimbări serioase s-au produs în perioada respectivă în activitatea practică de exploatare. Munca suplimentară, deși a adăugat dureri de cap aparatului întreprinderilor mișcare, se desfășoară, în fond, în același regim, stabilit de ani de zile, cînd vagonarii și mișcăriștii, făcînd parte din structuri diferite, trăgeau, vorbind la figurat, în același plug. La reviziile tehnice s-au păstrat aceeași bază tehnico-materială, aceleași cadre, majoritatea, fără îndoială, cu experiență și deprinderi de muncă temeinice.**

Interacțiunea de bun augur se manifestă cel mai bine în procesul de recepționare-predare a vagoanelor de marfă la posturile de joncțiune cu statele vecine. Din grupurile create special, alături de agenții

birourilor transmisie-recepționare, fac parte și revizorii vagoane. Grație caracterului complex al activității acestora s-a reușit stoparea accesului la magistrala noastră a rebutului tehnic și comercial, care poate cauza pierderi financiare. Elocvent în

acest sens este exemplul stațiilor Ocnița, Etulia, Giurgiuilești, Ungheni. Continuă să funcționeze destul de bine reviziile tehnice de la stațiile Basarabeasca, Bălți-Slobozia, Berești. În cazul depistării pe sectoarele sub garanție a rebutului tehnic, serviciul mișcare organizează investigarea minuțioasă a acestora pentru a stabili cauzele și a le preveni în viitor. Se acordă atenție integrității materialului rulant — atât pe liniile de uz comun, cit și pe cele de acces din proprietatea clientelei.

Însă reviziile tehnice și tehnico-comerciale nu execută doar controale tehnice, ci și lucrări de reparație curentă cu detașare, pregătirea vagoanelor pentru încărcare. Întreprinderile mișcare, aflate la autogestiune, trebuie să fie la fel de cointeresate în organizarea corectă a acestora. Și nu doar din punctul de vedere al securității circulației, ci și economic. În linii mari, este vorba despre prelungirea parcursului vagoanelor între două reparații, ceea ce contribuie la di-

minuarea consumurilor neproductive. O atare tendință e caracteristică nu doar magistralei noastre. La căile ferate din Belarus, bunăoară, se fac liste lunare ale reparațiilor cu detașare. Scopul este de a majora la maxim parcursul vagoanelor fără acestea, coeficientul căruia s-a redus de la 0,38 pînă la 0,08 (adică din fiecare o sută de vagoane sînt detașate pentru reparație doar opt în perioada dintre reparațiile de remiză.) Feroviarul din Belarus soluționează această sarcină prin sporirea calității reparației vagoanelor atît planificată, cit și curentă, în primul rînd din contul perfecționării bazei tehnico-materiale a remizelor vagoane și reviziilor tehnice.

O atare perfecționare n-ar strica și reviziilor tehnice de la noi. Or, dacă remizele vagoane se dezvoltă cit de cit (adevărata poligoane de testare a inovațiilor au devenit, bunăoară, remizele vagoane nr.2 și nr.3), apoi baza tehnico-materială pentru îngrijirea curentă, atît la capitolul reparație, cit și cel al diagnosticării, demult nu mai corespund cerințelor actuale. Uneori lipsesc lucruri elementare. Să ne referim, bunăoară, la revizia tehnică a stației Bălți-Slobozia, care de rînd cu revizia și pregătirea vagoanelor pentru încărcare, execută și lucrări complicate de reparație. Aici este defectată macaraua pentru ridicarea greutăților. În situația financiară actuală a căii ferate procurarea utilajelor noi este, desigur, un lux, mai ales din cauza prețului. Cumpărarea unei macarale noi, dar și adaptarea la condițiile locale a unei macarale vechi propun demult vagonarii. Deocamdată drept soluție alternativă se aplică mutarea vagoanelor de pe o poziție



1



2



## Cu forțele proprii

a reușit să pregătească gospodăria din subordine pentru traficul de toamnă-iarnă colectivul nu prea numeros al stației liniare Țira, condus de Vitalie Balamut. S-a făcut ordine pe teritoriu, spațiul dintre linii în fața clădirii de serviciu a fost acoperit cu prundis alb. Arată bine pe fundalul vegetației fintina îngrijită. A fost vărui interiorul WC-elor. În sala de așteptare, odaia impieगतului de mișcare domnește curățenia. Toate acestea se datorează eforturilor impieगतilor de mișcare Galina Țara, Viorica Odaziu, Ion Crețu, muncitoarei Alexandra Sementina.

— În clipele de răgaz, cind pe sector nu se deplasează nici un tren, mișcăriștii nu pierd timpul, ci își găsesc ocupație, — reiterează șeful stației Vitalie Balamut. — Ei



Imagini de autor

retează tufarii de-a lungul peronului, distrag buruiianul. Fiecare dorește ca stația să aibă un aspect estetic plăcut. Avem o

singură rugămințe. Deoarece edificiul stației n-a fost reparat capital din anul 1995, a devenit stringentă schimbarea a trei ferestre, care s-au deteriorat la maximum. Ar fi binevenită și acoperirea cu linoleum a pardoselii din odaia impieगतilor de mișcare.

Specialiștii de la stație nu admit încălcarea disciplinei tehnologice și de muncă, respectă cerințele securității circulației.

Vlad DOBROV

**ÎN IMAGINE: ordinea și curățenia depinde în mare parte de muncitoarea stației Alexandra Sementina**



## FELICITĂRI!

Cu prilejul zilelor de naștere administrația și comitetul sindical din cadrul remizei vagoane Bălți vin să-i felicite cordial pe membrii colectivului **Olga CARABULEA, Victor SOLCAN, Alexandru GHERMAN, Vitalie AVRAMENCO.**

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

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane de pasageri Chișinău adresează cordiale felicitări de ziua nașterii maestrului **Iulian CASTRAVET**, lăcătușului **Dumitru REU**, sudorului **Petru CÎRSTEA**, zugravului **Angela DOMENCO**, muncitoarei **Elena VASILEANU**, sudorului **Nicolae SLAVOV**, paznicului **Dumitru CHITOROAG.**

### ■ LA VECINII NOȘTRII

## Terminale mobile pentru însoțitorii de vagon

La Calea ferată din Belarus are loc testarea sistemului automatizat de control al imbarcării pasagerilor în trenurile locale.

În acest scop însoțitorii de vagon antrenati în desfășurarea experimentului au fost dotați cu terminale mobile speciale. Toate informațiile despre pasagerii, ale căror bilete au fost înregistrate electronic, sînt captate nu de pe hirtie, ci prin canale de comunicație fără cablu.

Esența inovației constă în următoarele. Formularul biletului comandat pe site-ul

— Cele mai frumoase urări de sănătate, bucurii, bunăstare, tot binele din lume și realizarea dorințelor!

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

\* \* \*



Colectivul secției linii Chișinău îl felicite cordial pe **Ion BABARĂ** cu ocazia JUBILEULUI, dorindu-i viață lungă, multă sănătate, bunăstare și realizarea tuturor doleanțelor.

Ion Babară și-a început activitatea de muncă în anul 1976, iar în 1981 s-a angajat la calea ferată în calitate de metodist, responsabil de gimnastica de producere în secția linii Chișinău. Ulterior a mai activat în diverse funcții în cadrul secțiilor edificiilor civile Chișinău și Bălți, ca în 1987 să revină în secția linii Chișinău, unde muncește pînă în prezent.

De rind cu munca de producere el conduce și organizează activitatea clubului feroviar «Express-K», implicind activ angajații nodului feroviar în acțiunile cu caracter sportiv.

căii ferate conține un cod de bare. El poate fi prezentat însoțitorului la urcarea în vagon atît imprimat pe formular, cit și pe telefonul mobil ori tabletă.

Luind cunoștință de codul de bare, însoțitorul de vagon va găsi operativ datele necesare în lista electronică cu ajutorul terminalului mobil.

Pasagerul va trebui să îndeplinească o singură condiție: să prezinte actul de identitate.

«FEROVIARUL BELARUSIEI»

## — ORGANIZARE CHIBZUITĂ

de reparație pe alta. Astfel se pierde timp, scade randamentul muncii.

În activitatea reviziilor tehnice au ieșit la iveală și alte probleme. Iată una din ele. După cum se știe, reparațiile curente, spre deosebire de cele planificate, nu pot fi pronosticate. Plasind vagonul pe linia de reparație, lăcătușii stabilesc volumul de muncă la lichidarea diverselor defecte, fac lista defectelor, după care începe căutarea pieselor de schimb, desigur, dacă acestea lipsesc.

Atunci, cind reviziile tehnice și tehnico-comerciale erau subordonate remizelor vagoane, aprovizionarea tehnico-materială era mai simplă. Șeful reviziei tehnice ori revizorul superior înaintau coman-

da, în baza căreia piesa necesară era eliberată operativ de la depozit ori se confecționa la sectoarele auxiliare ale remizelor vagoane, dotate cu strunguri de prelucrare a metalelor, ghilotine mecanice etc.

În prezent detaliile sînt furnizate de aceleași remize vagoane. Or, după o lungă procedură birocratică: perfectarea la nivel de servicii a actelor respective, achitarea conturilor conform listelor de calcul, în acest scop fiind necesară colindarea mai multor burouri, coordonarea, adunarea semnăturilor. Astfel se pierde timp, cheltuielile cresc, se încălcă termenele staționării vagoanelor la reparație.

De menționat, că deocamdată în mul-

te situații remizele vagoane și reviziile tehnice conlucrează direct, în baza așa-ziselor relații amicale. Însă, odată cu aprofundarea relațiilor de piață, cind procesul de reorganizare la calea ferată va lua amploare și vor începe să funcționeze mecanismele economico-financiare noi, realitatea poate deveni alta. Mai ales în cazul intensificării circulației trenurilor, fluxului de marfă, creșterii volumului de material rulant inchiriat ori privat. Exigentele față de termenele și calitatea reviziilor tehnice și reparațiilor curente vor deveni atît de dure, încît pentru orice încălcare întreprinderile mișcare vor trebui să plătească.

Iată de ce este important a elabora

deja astăzi o concepție clară de dezvoltare a domeniului îngrijire curentă a materialului rulant. Indiferent de situația, dacă reparația cu detașare va rămîne în structura serviciului mișcare ori va reveni în subordinea remizelor vagoane mai favorabile în aspect funcțional (ultima variantă ar fi, în opinia multor specialiști din domeniul vagoane, cea mai potrivită). Concepția trebuie să aibă temei științific și să se bazeze pe realizarea practică a acțiunilor de garantare a siguranței stabilite de exploatare. Ceea ce, la rîndul său, presupune capacitatea de a atrage investiții serioase, implementarea unor mijloace tehnice și dispozitive noi pentru reparația calitativă și diagnosticarea eficientă, crearea unei rezerve de piese de schimb. Ba mai mult: în viitor activitatea va fi imposibilă fără un sistem logistic de pronosticare a defectelor, pentru a le preveni deja în faza incipientă. Așa dar, probleme există și ele trebuie soluționate.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Revizorii-reparatori de vagoane de la stația Căinari Mihail Gîncu și Gheorghe Popov

2. Oleg Vacarciuc, revizor marfare în zona stației Mateuți cu o vechime în muncă de trei-prezece ani

3. Revizorul vagoane Anatolie Bețianu și revizorul superior Dumitru Rotari (revizia tehnică Berești)

4. La sectorul de reparație al reviziei tehnice Berești

Imagini: Iurie KOZLOV





# ȘTIATĂ OARE, CĂ...

## Istoria brânzei



Este imposibil a afirma exact, unde și când a apărut brânza. În schimb se știe la sigur, că acest produs minunat își trage obirșia din perioada orinduirii primitive. Cel mai curind el a fost descoperit în urma observațiilor asupra laptelui, care la temperaturi ridicate se coagula. Arheologii presupun, că oamenii știau să prepare brânză deja în perioada neolitică (aproximativ 5000 de ani pină la era noastră). Deci, istoria brânzei numără peste 7 mii de ani.

Mulți cercetători consideră, că patria brânzei este Orientul Apropiat: beduinii foloseau pungi din stomac de oaie pentru transportarea laptelui, iar hurducătura, ar-

șița și fermenteii îl transformau în brânză. Dar și în Europa brânza este cunoscută din cele mai vechi timpuri.

Se știe, că filozoful din antichitate Zaratuștra, retrăgindu-se în pustiu pentru a se ocupa în liniște de filozofie, s-a alimentat practic doar cu brânză timp de 20 de ani. Conform legendei, o bucată de brânză i-a fost suficientă pentru toți anii de pustnicie.

Producerea brânzei a atins apogeul în Evul Mediu, cind acest produs minunat a nimerit în vizorul călugărilor. Anume grație lor speciile de brânză s-au diversificat uimitor. Ei au început a săra, afuma, condimenta cașcavalul, cultivind pentru el și mucegai nobil. Dar în epoca Renasterii brânza a fost declarată dăunătoare: o eroare foarte regretabilă a oamenilor de știință și medicilor din acea vreme. Or, mitul despre nocivitatea brânzei n-a durat mult. Deja în secolul XVIII cașcavalul a fost reabilitat completamente, iar peste citeva decenii a început producerea industrială a acestuia. Primii, care au început să prepare roți imense de cașcaval, au fost olandezii.

### DEPOUL DE LOCOMOTIVE BĂLȚI ANGAJEAZĂ URGENT:

- ✓ mecanic macara feroviară;
- ✓ mecanic macara EDK-500, EDK-1000/4.

Relații la tel.: 0231 8-22-11; 0231 8-22-29

### PALATUL DE CULTURĂ AL FERVIARILOR, STUDIOUL MUZICAL «ȘANSA TA»

anunță înscrierea copiilor la ore de vocal

Conducător artistic — compozitorul Saveliu COJOCARU.

Pentru copiii feroviarilor orele sint fără plată.

Tel.: (022) 47-48-25 Mob.: 0 696 17 093

# Integrame

Din revista «Integrame pentru toți»

## Î.S. «Calea Ferată din Moldova» organizează o licitație «cu reducere» pentru comercializarea transportului auto

1. Licitația se va desfășura în data de 31.10.2014 ora 14.00 pe adresa: mun. Chișinău, str.Vlaicu Pircălab, 48, Direcția Căii Ferate din Moldova.

2. Obiectele de comercializare, locul dislocării și prețul inițial:
- lotul nr.1** — autocamion ZIL 130, CS 2561 C, 1982, (□urbură puternică a săgeții macaralei). Secția alimentare cu energie electrica Basarabeasca. *Prețul inițial* — 28 000 lei;
  - lotul nr.2** — autocamion ZIL 5301AO, LPAD 796, 2000. Secția linii nr.3 Basarabeasca. *Prețul inițial* — 18 700 lei;
  - lotul nr.3** — excavator EO Borex 2629, CB 190, 1992. Serviciul asigurare tehnico-materială Chișinău. *Prețul inițial* — 54 800 lei;
  - lotul nr.4** — Autoturism ZAZ 1102, CAO 747, 1984. Secția semnalizare și comunicații Chișinău. *Prețul inițial* — 9900 lei;
  - lotul nr.5** — Autocamion GAZ 5204, CAV 593, 1993. Secția semnalizare și comunicații Chișinău. *Prețul inițial* — 14 000 lei;
  - lotul nr.6** — Camion SAZ 3307, BSAA 851, 1992. Secția semnalizare și comunicații Basarabeasca. *Prețul inițial* — 28 200 lei;
  - lotul nr.7** — Autoturism GAZ 3102, CA.1427, 1992. Sectorul edificii civile Ungheni. *Prețul inițial* — 10 200 lei;
  - lotul nr.8** — Excavator EO 2621, UNA 706, 1986. Secția edificii civile Chișinău. *Prețul inițial* — 41 800 lei;
  - lotul nr.9** — Autoturism LUAZ 969M, CAP 153, 1993. Secția asigurare tehnico-materială Chișinău. *Prețul inițial* — 13 200 lei;
  - lotul nr.10** — Autoturism LUAZ 969M, UNAA 885, 1993. Secția edificii civile Chișinău. *Prețul inițial* — 8900 lei;
  - lotul nr.11** — Autoturism GAZ 31029, BSAA 279, 1993. Depozitul de materiale Basarabeasca. *Prețul inițial* — 13 100 lei;
  - lotul nr.12** — Semiremorcă ODAZ 97725, BSAA 023, 1993. Depozitul de materiale Basarabeasca. *Prețul inițial* — 31 900 lei;
  - lotul nr.13** — Autoturism GAZ 31029, BLAC 600, 1993. Depozitul de material Bălți. *Prețul inițial* — 14 300 lei;
  - lotul nr.14** — Tractor T 40M, BLA 164, 1990. Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial* — 27 200 lei;
  - lotul nr.15** — Remorcă 2PTS 4, BLRT 084, 1978. Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial* — 9300 lei;
  - lotul nr.16** — Autocamion GAZ 5201, PLAC 536, 1989. Stația mașini linii Bălți (Răuțel SML-294). *Prețul inițial* — 16 400 lei;
  - lotul nr.17** — Autoturism GAZ 31029, BSAA404, 1993. Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial* — 15 100 lei;
  - lotul nr.18** — Autocamion ZIL 4502, BSAA 593, 1991. Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial* — 21 900 lei;
  - lotul nr.19** — Autogreder DZ-42P, f/nr., 1986. Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial* — 33 000 lei;
  - lotul nr.20** — Autocamion GAZ 3307, BSAD 464, 1992. Stația mașini linii nr.130 Basarabeasca. *Prețul inițial* — 31 100 lei;
  - lotul nr.21** — Autogreder DZ 29, ANA 869, 1971. Trenul poduri nr.1 Bender (st.Varnița). *Prețul inițial* — 27 700 lei;
  - lotul nr.22** — Excavator EO 5111B, ANA 736, 1988. Trenul poduri nr.1 Bender (st.Varnița). *Prețul inițial* — 62 000 lei;
  - lotul nr.23** — Camion GAZ 51A, BLAN 389, 1972. Depoul de locomotive Bălți. *Prețul inițial* — 11 800 lei;
  - lotul nr.24** — Autocamion GAZ 5204, LPAG 331, 1985. Remiza vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial* — 15 000 lei;
  - lotul nr.25** — Autocamion GAZ 3507, BSAD 421, 1990. Remiza vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial* — 35 000 lei;
  - lotul nr.26** — Încărcător PEA-1.0A, LPA 870, 1995. Remiza vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial* — 77 300 lei;
  - lotul nr.27** — Autoturism GAZ 2411, BLBL 190, 1990. Remiza vagoane Bălți. *Prețul inițial* — 14 500 lei;
  - lotul nr.28** — Autoturism GAZ 3102, UNAR 610, 1993. Remiza vagoane Bălți (Pirlîța). *Prețul inițial* — 12 400 lei;
  - lotul nr.29** — Autoturism ZAZ 1102, UNAP 532, 1988. Secția deservire tehnică Berești. *Prețul inițial* — 6 200 lei;
  - lotul nr.30** — Autocamion GAZ 52-05, CAV 853, 1988. Secția deservire tehnică Berești. *Prețul inițial* — 16 100 lei;
  - lotul nr.31** — Tractor T-25A, CA 511, 1996. Gara Chișinău. *Prețul inițial* — 40 100 lei;
  - lotul nr.32** — Autoturism VAZ 21070, CIZ 384, 2003. Serviciul asigurare tehnico-materială Chișinău. *Prețul inițial* — 24 000 lei;
  - lotul nr.33** — Autoturism GAZ 3110, CU 989, 1998. Serviciul asigurare tehnico-materială Chișinău. *Prețul inițial* — 22 400 lei.

3. Pentru participare la licitație se admit persoanele care au achitat un avans în mărime de 10 la sută din prețul inițial și taxa de participare la licitație în mărime de 500 lei.

4. Taxa de participare la licitație și avansul se transferă pe contul de decontare al ÎS «CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA».

**Rechizitele bancare:**  
c/d 22512004872  
în BC «Moldova-Agroindbank» S.A. fil. nr.1 Chișinău,  
c/b AGRNMD2X885 Chișinău  
c/f 1002600001257, cod TVA 0200957

5. Depunerea cererilor de participare la licitație se va efectua pe adresa: or. Chișinău, str. Vlaicu Pircălab, 48, biroul 21 (Administrația Căii Ferate din Moldova). Cererile se vor depune respectiv pină pe 30.10.2014 ora 14.00. Cererile vor fi depuse numai în cazul încasării mijloacelor banesti transferate pe contul ÎS «CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA».

Pentru explicații cu caracter organizatoric vă puteți adresa către secretarul Comisiei de licitație la tel.: (022) 27-00-47, 83-47-56, mob.: 069449315, email: auction@railway.md.