

# FEROVIARII Moldovei

N 2 (5818) 21 ianuarie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

## ADRESELE FAPTELOR BUNE

### FILANTROPIE



**Pe 14 ianuarie curent Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova» a continuat deja a cîta oară frumoasa tradiție de a oferi bucurie copiilor invalizi. În această zi Ivan ANTOCI, vicedirector general responsabil de instituții sociale și administrare, și Serghei GORINCIOI, șef al serviciului administrativ al ÎS «Calea Ferată din Moldova», i-au vizitat pe copiii cu deficiențe de auz și alte anomalii în dezvoltare de la grădinița municipală nr. 167 și de la Asociația de reabilitare și integrare socială a copiilor nevăzători «PROARIS».**



**O**aspeții au venit cu daruri dulci, care i-au bucurat nespuse pe copii. Zimbetele sincere ale unor asemenea copii au mare preț. Este foarte important ca ei să simtă, că societatea nu-i lasă în voia soartei și, de rînd cu părinții, le poartă de grijă și alți oameni. Micuții s-au pregătit minuțios de întîlnirea cu oaspeții doriți, recitînd poezii și interpretînd cîntece.

Grădinița nr.167 este frecventată de 63 copii. Cei mai mici au abia doi anișori. Această instituție preșcolară funcționează în regim non-stop cinci zile pe săptămînă, timp în care copiii se află în compania semenilor, fiind supravegheați de educatori, iar zilele de odihnă le petrec acasă, în sinul familiei.

Șefa grădiniței Larisa Melinteanu a ținut să exprime marea recunoștință rep-

rezentanților Magistralei moldovenesti, povestind cu cîtă bucurie și entuziasm au primit copiii cadourile.

Relațiile de colaborare ale Căii Ferate din Moldova cu Asociația de reabilitare și integrare socială a copiilor nevăzători «PROARIS» durează deja de mult timp. Asociația are grijă de 53 de copii din familii cu venituri mici, cu vîrsta între 2 și 16 ani. Activitatea ei se bazează în mare parte

pe entuziasmul părinților, cărora le face multă plăcere să conștientizeze, că în viața lor deloc ușoară au un prieten bun, gata să întindă o mînă de ajutor invalizilor, să le dăruiască bucurie.

Irina KRAEVSKAIA

**ÎN IMAGINI: grija și atenția aduc mereu bucurii**

Imagini: Iurie KOZLOV

### ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ

**I**n pofida dificultăților de aprovizionare cu utilaje și piese de schimb, angajații remizei au îndeplinit planul. Vagonarii din capitală au reluat în mod organizat activitatea de muncă și au executat cu succes reparația capitală cu refacere a vagonului experimental nr.11070. La finele anului trecut ei terminaseră deja renovarea cutiei vagonului. Toate vagoanele reparate au fost dotate cu sisteme noi de securitate incendiară.

În scopul asigurării securității circulației trenurilor la remiza vagoane de pasageri Chișinău a fost pus în funcțiune un aparat ultrasonor de măsurat grosimea. S-a procurat și montat un compresor nou, care a

## Făcînd economii, obții rezultate

**Anul 2014 a fost unul foarte productiv pentru colectivul remizei vagoane de pasageri Chișinău, condus de Serghei Kotelnik. Au fost lansate 207 vagoane după reparația de remiză, 29 vagoane — după reparația capitală tip 1 și 2.**

făcut să crească semnificativ calitatea lucrărilor executate. Gfație folosirii acestei instalații și a corpurilor de iluminat eficiente specialiștii de la întreprindere au redus cu 30 la sută consumul de energie electrică.

Pe parcursul anului trecut la remiza vagoane de pasageri au fost reparate citeva hale de producere, geamurile vechi au fost înlocuite cu termopane, pe o bună parte a traseului termic au fost schimbate țevile și termoizolația. S-a reparat integral acoperișul postului autocontrol și parțial în celelalte secții. Toate aceste acțiuni au permis

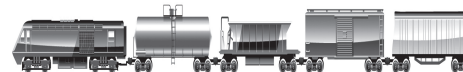
economisirea considerabilă a energiei termice și ameliorarea condițiilor de muncă ale angajaților întreprinderii.

Fără a admite rebut au muncit foarte bine la reparație în anul 2014, îndeplinind indicatorii planificați, angajații remizei lăcătușii I.Vîfor, G.Duliga, S.Zinovei, I.Cebotari, I.Griu, V.Prutean, S.Nigai, V.Dolgouhov, R.Petrov, B.Țugui, V.Dobă, A.Bocșa, V.Vatavu, I.Boldurescu, V.Hincu, G.Bitca, zugravul M. Izăreanu, timplarul M.Morari, spălătorul O.Morari, pietrarul C.Baibaian, strungarul D.Manic, sudorii P.Calmis,

I.Dobîndă, V.Toma, N.Slavov, brigadierul N.Poloz, zugrava L.Stingu, șoferul G.Foșnea, magazionerul superior S.Țerna și alții.

...Avînd drept temelie succesele obținute în anul trecut, colectivul remizei vagoane de pasageri Chișinău a dat startul reușit al activității de muncă în anul nou 2015.

Liliana NICHIFOROV







ACTIVITATE COTIDIANĂ  
A PICHERILOR

# Responsabilitate

**Segmentul dintre kilometrii 61-92 pe direcția Cernăuți constituie o enclavă specifică pentru magistrala noastră.**

**Această situație însă nu diminuează responsabilitatea pentru întreținerea gospodăriei linii aflată la distanță, care asigură accesul la producția celor două cariere importante. Pe aici circulă trenurile Căii ferate Liviv din vecinătate, inclusiv trenul de călători Cernăuți—Kiev.**

**O**sarcină importantă este atribuită colectivelor celor două districte ale secției linii nr.6 Ocnița, conduse de maistrul-picher Alexandru Lusip și Vasile Bejenaru. Sincer vorbind, condițiile nu sînt dintre cele mai bune. De exemplu, în districtul nr.1, în multe locuri pe sub ecartament s-au format carsturi — goluri subterane uriașe, care amenință cu surpări drastice de pămînt. Cu cîtva timp în urmă din această cauză a apărut necesitatea reparației podului de cale ferată în apropierea carierei de ghips, problema fiind soluționată în mod operativ de echipa condusă de maistrul, Feroviar de onoare Pavel Brodskii, chemată de la Ocnița. Din păcate, recent regretat. O altă problemă — numeroase porțiuni de traverse afectate de putregai.

În regiunea districtului nr. 2 — șaisprezece kilometri de linii cu termenul reparației capitale expirat. Și, atîta timp cît nu vor apărea mijloace disponibile pentru efectuarea acestor reparații, picherii mizează

pe acțiuni curente, de susținere. Starea ecartamentului este monitorizată în permanență, devierile de la standarde sînt lichidate în mod operativ. Cu forțele proprii pe o suprafață de 400 metri au fost efectuate reparații cu ridicare a liniei. Se practică și montări solitare de traverse pe măsura furnizării acestora de către secția liniei.

Cert este, că cele două districte de picheri își îndeplinesc planurile lună de lună, asigurînd la nivelul necesar securitatea circulației trenurilor. Și această realizare este cea mai importantă. Mult depinde nu numai de efortul, dar și de capacitatea de a organiza activitatea. Un rol important le revine tradițiilor, experienței de muncă.

Grăție obiectivelor bine definite, fiecare șef de echipă și picher știu ce au de făcut în fiecare zi și căror aspecte să le acorde o atenție deosebită.

Experiența picherilor este de neprețuit. De exemplu, Alexandru Lusip activează în domeniul transportului peste treizeci de ani. Pe urmele tatălui a mers și fiul său



Dumitru, desemnat recent în funcția de șef de echipă. O frumoasă ascensiune în muncă a avut-o și Vasile Bejenaru, care și-a început cariera în calitate de montator de linii și șef de echipă. E un tînăr tenace, pasionat de carte, actualmente urmîndu-și studiile la ATIC, secția cu frecvență redusă.

Mindria districtului de picheri nr.1 sînt: Alexandru Miziuc, Vadim Bohlin, Vadim Fostic, Oleg Lusip, Ivan Barbacari; iar a districtului nr.2 — Anatol Guțu, Lilian Gațapuc, Iurie Iustin, Alin Rihlea.

Au fost îmbunătățite condițiile habituale ale picherilor din sectoarele îndepărtate, o dovadă concludentă fiind și districtul de picheri nr.1. Acum doi ani, constructorii sectorului secției edificii ci-

vile au renovat încăperile pentru muncitorii platformei de imbarcare Medveja. Au unde să-și schimbe hainele, să-și încălzească alimentele picherii platformei de imbarcare Varticăuți, dar și cei din districtul de picheri nr.2. Cu toate acestea, după cum s-a menționat în cadrul reviziei de toamnă cu comisia, este necesară reparația capitală a acoperișului și biroului maistrului-picher de la st.Lipcani. Aceste sarcini urmează să fie realizate deja în anul care a sosit.

Vladimir SEVERNII

**ÎN IMAGINI: un grup de picheri la stația Lipcani**

Imagine: Iurie KOZLOV



## 50 de ani în domeniul comunicații al căii ferate

**E o cifră impresionantă, nu-i așa? Anume atîtea ani muncește în domeniul comunicații al căii ferate Alexandru KOSTIUNICEV, electromecanic SCB în secția Chișinău semnalizare și comunicații.**

— În luna octombrie a anului 1963 m-am angajat la sectorul Chișinău ca muncitor de categoria I în atelierul electromecanic, — își amintește veteranul. — Pe atunci întreprinderea se numea Calea ferată Odesa—Chișinău. Am început să muncesc, mi-a plăcut și am rămas...

Avea pe atunci doar șaptesprezece ani. Alexandru se străduia să învețe cît se poate de bine această profesie, treptat

acumula experiență, iar odată cu ea creșteau și categoriile de calificare. Astfel a ajuns în funcția de electromecanic superior SCB în secția nr.1 semnalizare și comunicații. În toată această perioadă el a îngrijit conștiincios și în cunoștință de cauză instalațiile SCB de teren de la stația Chișinău. Sectorul respectiv este unul mare și complicat. În repetate rînduri administrația secției, dar și a căii ferate a stimulat munca conștiincioasă și calitățile profesionale ale electromecanicului.



De remarcat un detaliu: nimeni din familia lui Alexandru Kostionicev n-a activat și nici nu activează în transportul feroviar. Destinul său, însă, i-a purtat pașii la calea ferată. Începîndu-și biografia de muncă în calitate de muncitor, Alexandru a îndrăgit profesia și pentru a o cunoaște mai bine a depus actele la Colegiul feroviar din Odesa, specialitatea «Automatică, telemecanică și comunicații în transportul feroviar», pe care l-a absolvit cu succes în 1969, devenind astfel un specialist deja destul de experimentat la acea vreme, dar și cu licență.

În prezent Alexandru Kostionicev muncește electromecanic în secția reparație a mecanismelor electrice de acționare. Și în această calitate dînsul activează cu sirguintă, conștiinciozitatea și profesionalismul, care l-au caracterizat întotdeauna.

Alexandru NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV

# Cadrelle — preocuparea principală

**A**nalizînd cauzele, se poate constata, că, desigur, într-o anumită măsură își lasă amprenta negativă situația demografică generală din republică, cînd o parte semnificativă a populației apte de muncă migrează peste hotare în căutarea unui trai mai bun. Dar ar fi incorect a considera această cauză ca fiind unica, deoarece la toate districtele situația diferă. Unele colective duc lipsă acută de oameni, în altele listele de personal sînt complete și stabile. Toate acestea trebuie să ne pună serios pe gînduri.

Chiar și la o cercetare superficială a fenomenului fluctuației cadrelor se constată o tendință interesantă: picherii se atasează cel mai bine locurilor de muncă în localitățile rurale, situate departe de orașele mari. Iar pe măsura apropierii de centrele economice și industriale cît de cît dezvoltate acest atașament slăbește. Posibilitățile găsirii unui loc de muncă cresc și gradul de atractivitate al profesiei de picher scade, din păcate. Urmează încă să se stabilizească, de ce în asemenea cazuri mulți tîneri de la sate preferă să muncească vin-

## PROBLEMĂ

**Domeniul linii al căii ferate moldovenesti parcurge o perioadă dintre cele mai dificile. Totuși, în pofida insuficienței acute de materiale, numeroaselor focare de putregai al traverselor și depășirii termenului de reparație capitală, angajații lui continuă să fie stăpîni pe situație, asigurînd punctajul necesar pentru securitatea circulației trenurilor. O asemenea situație se atestă în toate secțiile linii. Nu există nici o îndoială, că rolul factorului uman în realizarea scopurilor propuse va continua să rămînă decisiv și după ce problemele actuale vor fi depășite. De aceea, paralel cu acțiunile întreprinse pentru găsirea unor surse sigure de finanțare a necesităților tehnico-materiale ale domeniului, trebuie să se acorde cea mai mare atenție fluctuației cadrelor, care s-a intensificat în colectivele de picheri în ultima perioadă.**

zători la piață ori hamali, măturați etc. Or, realitatea este anume aceasta.

Examinînd starea resurselor umane sub acest aspect în secția linii nr.1, bunăoară, bate la ochi următorul contrast. La districtele Berești, Unțești, Pirlîța, în virtutea posibilităților limitate de angajare în orașul Ungheni, majoritatea locurilor de montatori linii sînt ocupate. Însă pe măsura apropierii de capitală situația începe să se schimbe radical. În timpul reviziei de toamnă cu comisia am discutat în zona stației Călărăși cu Ion Țărnă, maistrul-picher inte-

rimar la districtul nr.6. Dînsul a specificat, că în colectivul pe care-l conduce lipsesc șapte persoane. Nucleul format din brigadierii Stanislav Nastas și Gheorghe Mardari, montatorii Anatolie Dodon, Victor Cernov, Serghei Iagun, Mihail Bocan și alți cîtiva muncitori, depune eforturi mari, însă deficitul de cadre se resimte în procesul de realizare a acțiunilor planificate. Drept consecință, pe sectorul de linii dintre kilometrii 1588 și 1607 punctajul constituie 72 unități, planul fiind 50.

— Afișăm anunțuri despre angajarea

în serviciu, discutăm cu locuitorii satelor din preajma căii ferate, dar deocamdată nu ne prea reușește să completăm listele de personal, — concluzionează cu regret maistrul-picher interimar. — În schimb trenul diesel spre Chișinău este arhiplin în fiecare dimineață. Oamenii se deplasează în capitală la muncă mai cu toată familia, revenind acasă seara tîrziu. Aceasta se întîmplă zi de zi.

Este foarte complicată situația privind cadrele la cele trei districte din raza orașului Chișinău, fapt remarcat cu multă îngrijorare la ședința de totalizare a reviziei de toamnă cu comisia. Nu este străină problema nici altor secții linii, unica diferență fiind caracterul mai puțin acut al acesteia pe sectorul de nord al magistralei comparativ cu cel din centru și sud. Este foarte importantă păstrarea tradițiilor de muncă, transmise din generație în generație, crearea în colective a unui climat psihologic adecvat, asigurarea condițiilor pentru dezvoltarea gospodăriilor auxiliare, care ajută la atenuarea lipsurilor materiale.

Trebuie evitate greșelile, ce țin de structura forței de muncă la districtele deja





## FEROVIARII OFERĂ SERVICII

# Confortul – în regim non-stop

Îmi amintesc bine vechea casă de odihnă a echipelor de locomotivă din Ungheni. Personalul său încerca să facă tot posibilul pentru ca echipele de locomotivă venite aici la un popas să se simtă confortabil. Cu toate acestea, cu fiecare an, se făcea tot mai resimțită nevoia unui alt edificiu pentru aceste scopuri, care s-ar fi încălzit cu cărbune și gaze naturale și ar fi permis prestarea serviciilor în conformitate cu cerințele moderne. O alternativă a fost găsită, de îndată ce constructorii fostului sector al secției edificii civile au finalizat reparația capitală a clădirii cu trei etaje de lângă peronul gării internaționale.



— Ce ziceți, sinteți mulțumiți de muta-re? — am întrebat-o pe Nina Guțu, care de 14 ani administrează casa de odihnă a echipelor de locomotivă.

— Foarte mulțumită, — a fost răspunsul dumneaei. — Condițiile din noua casa sint incomparabile cu cele de mai înainte.

Acum casa de odihnă, transferată în subordinea gării, oferă condiții similare cu cele hoteliere. În camere e cald și multă lumină. Pe paturi — lenjerie proaspăt spălată, pe podea sint așternute covoare. La etajul doi, unde se odihnesc mecanicii de locomotivă, mecanicii-secunzi și casierii de bilete mobili, există tot necesarul pen-

tru a face un duș și a servi masa. În sala de mese este instalat un aragaz, un cup-tor cu microunde, un frigider, există și ceainic și vesela necesară. Apa este încălzită în cazan.

Etajul de sus — e la dispoziția pasage-rilor. Aici sint amenajate camere cu două, trei și șase locuri, există și odăi «VIP». Pla-ta pentru cazare este diferențiată, în func-ție de condiții și termenul de cazare. Fo-losirea dușului implică o plată suplimen-tară. La sosirea trenurilor în gară, colecti-vul care tinde să-și sporească veniturile anunță prin difuzor despre condițiile ho-teliere oferite de casa de odihnă.

Angajații în frunte cu Nina Guțu mențin încăperile în ordine și sint foarte amabili și ospitalieri cu vizitatorii. Se evidențiază în special Tamara Cobzac, Galina Cojo-caru, Svetlana Popovici, Marina Cebota-ru.

Vladimir OSTAPENCO

### ÎN IMAGINI:

1. Sefa casei de odihnă Nina Guțu
2. Astfel se prezintă odăile casei de odihnă a echipelor de locomotivă
3. În tură — Marina Cebotaru, care și-a început biografia de muncă în casa de odih-nă după absolvirea școlii, în mai 2013

Imagini: Iurie KOZLOV

completate cu cadre. Aici predomină de-seori muncitorii cu vîrsta înaintată. Aflu-xul unui număr mai mare de tineri este împiedicat de motivarea insuficientă, dar și de munca fizică grea, aflarea în aer li-ber în orice anotimp al anului. Se poate da toată vina, desigur, pe generația ac-tuală de tineri, care, chipurile, se teme de greutăți, spre deosebire de tații și bu-neii lor. Însă nu trebuie să uităm, că epo-ca tîrnăcopului a rămas în urmă, că pre-tutindeni are loc mecanizarea proceselor grele de muncă, ceea ce-i face pe oa-meni să se orienteze spre alte valori. Acest adevăr nu poate fi neglijat.

Indiscutabil, va sosi timpul cînd și mun-citorii secțiilor linii de la noi vor beneficia de suportul mai multor mecanisme, iar profesia de picher va deveni una presti-gioasă. Pe sectorul Ungheni—Chișinău, bunăoară, care este parte componentă a unui culoar internațional de transport, aceasta se poate întîmpla foarte curînd, cînd se va reuși reconstruirea liniilor cu ajutorul imprumuturilor oferite de băncile europene. Linia de cale ferată renovată va impune schimbări serioase în structu-ra organizatorică a lucrărilor de îngrijire, aplicarea tehnologiilor moderne, ceea ce va facilita munca, atrăgînd astfel tineret-ul. Deocamdată administrația și comite-tul sindical ale secției linii nr.1 se orienta-

ză în activitatea de soluționare a proble-meii fluctuației cadrelor spre ceea ce este mai accesibil: ameliorarea condițiilor de muncă și habituale la districtele din capi-tală și cele liniare.

Ziarul nostru a povestit deja despre experiența interesantă de transformare, în comun cu echipa de constructori a sec-ției, a unor magazine în sedii ale districte-lor. Astfel picherii de la stațiile Pirlîța, Si-poteni, Bucovăț, Strășeni s-au mutat din niște încăperi strîmte, cu iz de fum, în sedii spațioase, luminoase, cu toate comodi-tățile. Vestiarele sint calde și curate, mun-citorii au posibilitatea să încălzească bu-catele aduse de acasă, există apă la ro-binet.

În prezent picherii de la Pirlîța ame-najează o saună. Sint destul de bune con-dițiile habituale la districtele de picheri Unțești și Ungheni, a fost soluționată prob-lema încălzirii centralizate a încăperii pi-cherilor de la cazangeria mișcăriștilor la stația Ghidighici.

Odată cu ameliorarea situației finan-ciare se preconizează reparația și ame-najarea unor încăperi pentru picheri la stațiile Berești și Bahmut. Toate districte-le sint aprovizionate cu defoc, echipament special. Un rol important are protecția oa-menilor atît în ce privește sănătatea, cît și securitatea muncii.

## FELICITĂRI!



Administrația și comitetul sindical al secției Chișinău ali-mentare cu energie electrică îl felicita cu ocazia împlinirii frumoasei vîrste de 30 de ani pe **Alexandru LINNIC**, elec-tromecanic superior la rețelele electrice zonale Ungheni.

Să ai în suflet veșnic primăvara  
Și fericirea să-ți suridă-n prag.  
Și nu știi niciodată ce-i tristețea  
Și lîngă tine s-ai tot ce ti-i drag.  
Să urci din ce în ce mai sus pe creste  
Și tot ce vrei să poți fi invins.  
Să te trezești în fiecare dimineață  
Cu soarele-n priviri și pace-n fața ta.

\* \* \*

Colectivul secției Chișinău alimenta-re cu energie electrică îl felicita cu ocazia zilei de naștere pe **Alexandru DEMCO**, in-giner-sef al serviciului alimentare cu ene-rgie electrică.

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

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabeas-ca vin cu felicitări la aniversarea de 60 de ani către **Constantin PAPUȘOI**, lăcătuș la reparația materialului rulant, **Dumitru TA-NURCOV**, mecanic-sef; la 55 de ani — către **Victor CATRUC**, mecanic de tren fri-gorific, **Dumitru SLAV**, strungar; la 40 de ani — **Serghei ERIOMIN**, sudor.

Să fii norocoși, puternici, iubiți,  
Cu multe-impliniri și noroc în toate.  
S-aveți viitor luminos, strălucit,  
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical al re-mizei vagoane Bălți adresează felicitări cu prilejul zilelor de naștere lui **Andrei SADO-VICI**, slinger, și **Ecaterinei SORMULAȘOV**, dereticătoare.

— Vă urăm să fiiți sănătoși, plini de ene-rgie și optimism, să vă simțiți mereu apreciați și iubiți! Rezultate maxime în tot ceea ce faceți, căldură și dragoste în suflet!

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical din cadrul remizei vagoane de pasageri Chi-șinău vin cu felicitări cordiale de ziua naș-terii către **Vera SIMION**, zugrav, **Alexandru CORJAN**, **Serghei FLORIC** și **Vasile COMIN-**

**CIAN**, lăcătuși-electricieni, **Vasile CEBAN**, lăcătuș, **Ludmila POLOZ**, muncitoare-zu-grav, **Lidia CRETU**, curier, **Oxana SMICEC**, maistru, **Aelita SECRIERU**, economist.

S-aveți gîndul plin de soare,  
Viața — plină de culoare.  
Inima — de bucurie,  
Casa — de ce vă mîngîie.  
Să vă știm zîmbind mereu  
Și la bine, și la greu.  
Să trăiți cum vă doriți,  
Mulți, mulți ani fericiți!

\* \* \*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicita de JU-BILEU pe **Vladimir GAVRILIȚA**, **Ion LIPCAN**, **Valentin MICULENCO**, **Tamara SOLCUȚAN**.

Vă dorim s-aveți de toate,  
Să trăiți nestingheriți.  
S-aveți multă sănătate,  
Să fiiți veșnic fericiți!  
Îngerii să vă vegheze  
Viața pe care-o trăiți.  
Mintea să v-o lumineze  
Întru mulți ani fericiți!

\* \* \*

Colectivul gării stației Ocnîța este ală-turi de angajata **V.GONCIAR** la sărbăto-rirea zilei de naștere, adresîndu-i cele mai cordiale felicitări.

Ești cuminte și frumoasă,  
O femeie dragăstoasă.  
Luminoasă ca un soare,  
Ai o fată zîmbitoare,  
Meriți ca să fii iubită,  
Adorată, prețuită.  
Să trăiești o viață plină  
De-impliniri și de lumină.  
Sănătate, noroc, bani  
Și un cordial: «Mulți ani!»

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical de la stația Bender îl felicita cu prilejul zilei de naștere pe **Alexandru CAZAC**, operator STȚ.

— Vă dorim din tot sufletul fericire, multă sănătate, bunăstare, dispoziție pozitivă!

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical de la stația Bender adresează felicitări de JUBI-LEU lui **Serghei MARCOV**, revizor-repara-tor la revizia tehnică-comercială Căușeni.

— Cele mai cordiale urări de sănătate, succese în activitatea de muncă și fericire în viața personală!

\* \* \*

Colectivul și comitetul sindical ale sta-ției Chișinău o felicita cu ocazia JUBILEULUI de 55 ani pe angajata biroului mărfuri al stației **Ecaterina IEPUREANU**, oferîndu-i cele mai cordiale urări de bine, realizări în muncă, noroc în viața personală!

Fie ca soarele să-ți ofere căldură

și lumină,  
Ploaia curată — liniște sufletească.  
Zîmbetul oamenilor — încredere în sine,  
Zilele anului — prieteni.  
Visele de azi să devină realitate,  
Speranțele de miine — împliniri.

După cum demonstrează experiența în domeniul linii a altor căi ferate, insuficiența temporară a forței de muncă la unele dis-tricte poate fi compensată prin aplicarea metodei de tură. Echipetele, care urmează să muncească în deplasare, sint formate în zonele cu surplus de brațe de muncă. Deocamdată e greu a spune, dacă meto-da respectivă poate fi aplicată în cadrul secțiilor linii ale magistralei noastre, supu-se fluctuației de cadre. De remarcat, bu-năoară, că activitatea specialiștilor TP-1 este organizată anume după un aseme-nea principiu. Picherii aplică mai mult me-toda de grup, comasînd eforturile citorva districte pentru realizarea unor lucrări im-portante.

În contextul problemei cadrelor, nu se poate trece cu vederea, că ea afectează nu doar domeniul linii, ci și alte întreprin-deri. E vorba, în particular, de secțiile sem-nalizare și comunicații, alimentare cu ene-rgie electrică, depourile de locomotive. Aici există motive specifice. De exemplu, fluctuația cadrelor de mecanici locomotivă și mecanici-secunzi se explică prin gradul înalt de uzură fizică și morală a mijloacelor tehnice, regimul de muncă obositor legat de curse. Munca lăcătușilor o complică reparațiile frecvente ale locomotivelor cu resursa de funcționare expirată. Tinerii electromeccanici SCB și energeticieni, luc-

rînd o anumită perioadă și acumînd expe-riență, se concediază pentru a folosi cunoș-tințele și măiestria în altă parte, sint ade-meniți deseori de diverse firme.

Cauza principală a fluctuației tinerilor specialiști, după cum demonstrează son-dajele, constă în nivelul scăzut al salarii-lor. Acest aspect impune o revizuire serio-asă în cadrul IS «Calea Ferată din Moldova» a sistemului existent de motivare, care ține integral de vechimea în muncă a angaja-tului. Firește, în acest caz nu trebuie să sufere nici salariații, care au muncit o pe-rioadă îndelungată la CFM fără a-și precu-peți forțele și sănătatea. În scopul stimu-lării materiale a tinerilor specialiști este necesa-r un sistem propriu, individual de eva-luare a aportului de muncă în dependență de calitățile profesionale și creative, astfel încît acestea, însușind bine specialitatea și îndeplinindu-și cum se cuvine obligațiu-nile de serviciu, să poată pretinde de ase-menea la o recompensă decentă. Or, astăzi se întîmplă să muncească cot la cot oa-meni de diferite vîrste, executî aceiași vo-lum de muncă, iar salariile încasate de ei diferă esențial, ceea ce-i demoralizează, firește, pe tineri.

Așa dar, soluționarea problemei cadre-lor la calea ferată necesită încă multe efor-turi.

Vladimir DOBREANSCHI





# Știați, oare, că...

## Cel mai benefic dejun



**Savanții americani au ajuns la concluzia, că nu există dejun mai bun decât omeleta. Aceasta s-a întimplat după o analiză minuțioasă a folosului și nutritivității ouălor de găină.**

Introducerea regulată în rația alimentară a ouălor ajută la fortificarea sănătății, la menținerea unei forme fizice și mintale minunate. Acest produs conține o cantitate record de vitamine și microelemente, necesare zilnic omului. Ouăle constituie o sursă de proteine, vitamina D și B<sub>12</sub>, selen și holin. Ele au de asemenea un conținut bogat de aminoacizi și antioxidanți. Totodată, ouăle nu adaugă kilograme. Ba din contra, reduc pofa de mâncare.

Astfel, cei ce aleg să mănince dimineața omeletă consumă tot ce e necesar pentru a avea o zi activă și rodnică, dar și o dispoziție minunată. Ar mai fi și un alt moment deloc neglijabil: e atât de simplu să gătești ouă!

## Dulciurile: daună ori folos?

Unul din cele mai populare mituri despre zahăr este acela, că e bine a înceta în general consumarea lui. Însă (spre

marea bucurie a împătimitilor de dulciuri) această concluzie este una absolut proastă...

Conform normelor de consumare a produselor, elaborate de OMS, corelația de proteine, grăsimi și hidrați în rația alimentară trebuie să fie de 1:1:4. Circa zece la sută din hidrați pot fi asimilați sub formă de zahăr ori miere. Deci, omul trebuie să consume ceva dulce, inclusiv zahăr, în fiecare zi. O persoană matură trebuie să consume zilnic circa 70 grame de zahăr.

O legendă cunoscută de toate tinerele este aceea, că pentru a slăbi trebuie să renunți la dulciuri, deoarece ele conțin cele mai multe calorii. Să vedem. Partea cea mai bogată în calorii a alimentației noastre sînt grăsimile. La descompunerea unui gram de hidrați se formează 4 calorii, iar la descompunerea unui gram de grăsimi — tocmai 9, ba chiar ceva mai mult!

Astfel, cine își pune scopul să slăbească, trebuie în primul rînd să consume mai puține grăsimi, iar renunțînd la zahăr ar putea provoca alte probleme: de la depresie și somnolență pînă la dereglarea sistemului hormonal.

Așa dar, mincați deserturi și nu renunțați la plăcerea de a bea un ceai dulce, dar respectați măsura!



# Integrame

The crossword puzzle grid contains the following words:

- Across:** ZIAR, CONDUCTOR, PĂTURI, BLUZELE BUNICII, AU COPII, INAMICI, EGAL CU ZERO, PEREȚI, A SE DEZVALUI, SUVERAN SLAV, RECLAMATĂ, TUDOR COMAN, GRATIE FEMININA, MULOACE DE TRANSPORT ÎN COMUN, PANTALONI RUSTICI, A ENERVA, SCHIMB DE REGINA, CĂUSENI (ABR.), TRAGE CU ARCUL, PERIOADĂ ISTORICĂ, FRIPTURI, RAMURĂ SPORTIVĂ, GELU CRUCERIU, 100 M.P., ASTĂZI, MOBILĂ DE DORMIT, MĂSURI PENTRU LICHIDE, ALB PE PERETE, LIMBA DE VACĂ, ÎNSOTESTE FULGERUL, DOCTORI, ÎN BLOC!, NECĂJIT, CURELUȘĂ, ÎN CUIB!, INDIVID, AVĂNT, ATINS LA FĂȚĂ!, REFREN LA COLINDE, ARBORI CU LEMN TARE, JALUZELE, FATA DIN BANAT(!), EPOCI, SPRINTEN, ȘEF LA MĂNĂȘTIRE.
- Down:** CURA-JOASĂ, STRĂ-VECHE, AU DE DAT, A ÎMFRU-MUȘETA, ESENȚIAL, MĂTUȘĂ, CAROL OLARU, PALID, RECLAMATĂ, PANTALONI RUSTICI, A ENERVA, SCHIMB DE REGINA, CĂUSENI (ABR.), TRAGE CU ARCUL, PERIOADĂ ISTORICĂ, FRIPTURI, RAMURĂ SPORTIVĂ, GELU CRUCERIU, 100 M.P., ASTĂZI, MOBILĂ DE DORMIT, MĂSURI PENTRU LICHIDE, ALB PE PERETE, LIMBA DE VACĂ, ÎNSOTESTE FULGERUL, DOCTORI, ÎN BLOC!, NECĂJIT, CURELUȘĂ, ÎN CUIB!, INDIVID, AVĂNT, ATINS LA FĂȚĂ!, REFREN LA COLINDE, ARBORI CU LEMN TARE, JALUZELE, FATA DIN BANAT(!), EPOCI, SPRINTEN, ȘEF LA MĂNĂȘTIRE.

Din revista «Integrame pentru toți»

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

**1. Licitația se va desfășura pe 29.01.2015 ora 14.00 pe adresa: mun. Chișinău, str. Vlaicu Pircălab, 48, Administrația Căii Ferate din Moldova.**

**2. Obiectele de comercializare, locul dislocării și prețul inițial:**  
**lotul nr.1** — autocamion ZIL 130, CS 2561 C, 1982, (curbură puternică a săgeții macaralei). Secția alimentare cu energie electrică Basarabeasca. *Prețul inițial — 28 000 lei;*

**lotul nr.2** — autocamion ZIL 5301AO, LPAD 796, 2000. Secția linii Basarabeasca. *Prețul inițial — 18 700 lei;*

**lotul nr.3** — autoturism ZAZ 1102, CAO 747, 1984. Secția semnalizare și comunicații Chișinău. *Prețul inițial — 9900 lei;*

**lotul nr.4** — autocamion GAZ 5204, CAV 593, 1993. Secția semnalizare și comunicații Chișinău. *Prețul inițial — 14 000 lei;*

**lotul nr.5** — camion SAZ 3307, BSAA 851, 1992. Secția semnalizare și comunicații Basarabeasca. *Prețul inițial — 28 200 lei;*

**lotul nr.6** — autoturism GAZ 3102, CA.1427, 1992. Sectorul edificii civile Ungheni. *Prețul inițial — 10 200 lei;*

**lotul nr.7** — autoturism GAZ 31029, BSAA 279, 1993. Depozitul de materiale Basarabeasca. *Prețul inițial — 13 100 lei;*

**lotul nr.8** — autoturism GAZ 31029, BLAC 600, 1993. Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial — 14 300 lei;*

**lotul nr.9** — tractor T 40M, BLA 164, 1990. Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial — 27 200 lei;*

**lotul nr.10** — remorcă 2PTS 4, BLRT 084, 1978. Depozitul de materiale Bălți. *Prețul inițial — 9300 lei;*

**lotul nr.11** — autocamion GAZ 5201, PLAC 536, 1989. Stația mașini linii Bălți (SML-294 Răuțel). *Prețul inițial — 16 400 lei;*

**lotul nr.12** — autoturism GAZ 31029, BSAA404, 1993. Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial — 15 100 lei;*

**lotul nr.13** — autocamion ZIL 4502, BSAA 593, 1991. Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial — 21 900 lei;*

**lotul nr.14** — autogreder DZ-42P, f/nr., 1986. Trenul de construcție-montaj nr.740 Basarabeasca. *Prețul inițial — 33 000 lei;*

**lotul nr.15** — autocamion GAZ 3307, BSAD 464, 1992. Stația mașini linii nr.130 Basarabeasca. *Prețul inițial — 31 100 lei;*

**lotul nr.16** — autogreder DZ 29, ANA 869, 1971. Trenul de construcție a podurilor nr.1 or.Bender (st.Varnița). *Prețul inițial — 27 700 lei;*

**lotul nr.17** — camion GAZ 51A, BLAN 389, 1972. Depoul de locomotive Bălți. *Prețul inițial — 11 800 lei;*

**lotul nr.18** — autocamion GAZ 5204, LPAG 331, 1985. Remiza vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial — 15 000 lei;*

**lotul nr.19** — autocamion GAZ 3507, BSAD 421, 1990. Remiza vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial — 35 000 lei;*

**lotul nr.20** — încărcător PEA-1.0A, LPA 870, 1995. Remiza vagoane Basarabeasca. *Prețul inițial — 77 300 lei;*

**lotul nr.21** — autoturism GAZ 2411, BLBL 190, 1990. Remiza vagoane Bălți. *Prețul inițial — 14 500 lei;*

**lotul nr.22** — autoturism GAZ 3102, UNAR 610, 1993. Remiza vagoane Bălți (Pirlîța). *Prețul inițial — 12 400 lei;*

**lotul nr.23** — autoturism ZAZ 1102, UNAP 532, 1988. Stația de deservire tehnică Berești. *Prețul inițial — 6200 lei;*

**lotul nr.24** — autocamion GAZ 52-05, CAV 853, 1988. Stația de deservire tehnică Berești. *Prețul inițial — 16 100 lei;*

**lotul nr.25** — tractor T-25A, CA 511, 1996, Gara Chișinău. *Prețul inițial — 40 100 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» SA 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 pot fi depuse pînă pe 28.01.2015 ora 14.00.

**Cererile vor fi depuse numai în cazul încasării mijloacelor bănești 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](mailto:auction@railway.md).

### SECȚIA CHIȘINĂU ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ ANGAJEAZĂ:

- ✓ economist;
- ✓ inginer pentru protecția muncii și securitatea circulației;
- ✓ specialist în resurse umane;
- ✓ electromecanic;
- ✓ electromontori.

**Informații la tel.: 022 83-40-59**

Colectivele stațiilor Naslavcea și Hirbova sînt îndurerate în legătură cu decesul prematur al maistrului poduri al secției linii nr.6 Ocnîța, Feroviarului de onoare

**Pavel BRODSKII**

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor defunctului.