

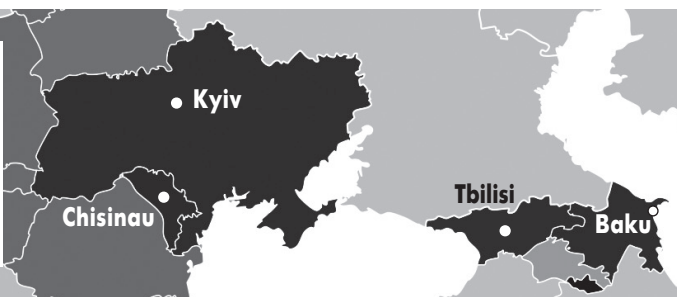
# FEROVIARII MOLDOVEI



N 48 (5864) 2 decembrie 2015

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

ORGANIZATION FOR DEMOCRACY  
**GUAM**  
AND ECONOMIC DEVELOPMENT



statele-membre GUAM, concepția dezvoltării în continuare a culoarului de transport GUAM, crearea condițiilor pentru desfășurarea afacerilor și noile posibilități de dezvoltare a culoarului de transport.

Concluziile și recomandările, elaborate pe parcursul Conferinței, vor fi puse la baza creării noilor proiecte și programe de colaborare în domeniul transportului în formatele GUAM și GUAM+, dar și discutate la sesiunea ordinară a grupului de lucru GUAM pentru transport.

## Culoarul de transport GUAM ia amploare

La Kiev a avut loc conferința specializată «GUAM-Tranzit-2» cu participarea reprezentanților departamentelor din statele-membre GUAM. Scopul conferinței a vizat perfecționarea suportului normativ-legal pentru politica tarifară, menită să atragă fluxurile încărcăturilor de tranzit pe culoarele internaționale de transport, ce traversează statele GUAM: Georgia, Ucraina, Azerbaigean și Moldova. La lucrările conferinței au participat de asemenea reprezentanții Asociației Internaționale de transport auto (IRU) din Euroasia.

Republica Moldova a fost reprezentată la conferință de Valentin TONCOGLAZ, șef al departamentului feroviar al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, și Natalia MOSTOVAIA, inginer-coordonator al serviciului relații internaționale și protocol al Direcției strategii și relații internaționale a IS «Calea Ferată din Moldova».

**I**n cadrul conferinței Secretariatul GUAM a făcut o prezentare la tema: «Culoarul de transport GUAM — posibilități și probleme. Politica GUAM în domeniul transportului». Delegații prezenți și-au expus opiniile la acest subiect.

De remarcat, că IS «Calea Ferată din Moldova» este cointereseată în dezvoltarea traficului cu containere prin intermediul Portului Internațional Liber Giurgiulești, în majorarea volumului de transportare a mărfurilor pe traseul Europa—Asia cu implicarea culoarului 12 de transport OCTF. Participanții la conferință au discutat aspectele programului și au constatat, că principalul concurent la transportarea mărfurilor pe traseul Asia—Europa—Asia pe teritoriul statelor GUAM este Itinerarul de Nord, care traversează țările din Uniunea Vamală: Dostik (Kazakstan)—Iletk—Kanisai (Rusia)—Krasnoe—Osinovka (Belarus)—Brest—Hamburg. Circulația pe

această cursă din China în Europa durează circa 9 zile.

În cadrul sesiunii «Concepția dezvoltării culoarelor de transport GUAM» partea ucraineană a prezentat raportul intitulat «Organizarea traficului de marfă cu containerele în componența garniturilor de containere dinspre China spre țările UE prin Ucraina».

A fost prezentată varianta alternativă a traseului existent al trenului de containere din China spre țările europene pe itinerarul Dostik—Aktau—port—Aleat (Kazakstan)—Beiuk—Kiasik (Azerbaigean)—Batumi (Georgia)—Iliciovsk—paromnaia—Izov/Ujgorod/Ciop (Ucraina). Durata cursei este de aproximativ 11,2 zile.

Cursa respectivă poate fi competitivă comparativ cu traseul terestru tradițional cu condiția ajustării tehnologiei de organizare a trenului de containere și stabilirii operatorilor trenului, reducerii duratei cursei, optimizării costurilor de trafic.



Delegații conferinței au recomandat părții ucrainene să participe la următoarea sesiune a Itinerarului Internațional Transcaspic de transport (IITT), în cadrul căruia e necesar a contribui la crearea unor tarife competitive pe direcția Asia—Europa—Asia. Partea moldovenească a fost sfătuită să participe la următoarea sesiune a IITT cu scopul de a adera ulterior la traseul respectiv.

Participanții la sesiune au discutat pe marginea informației referitoare la politica în domeniul transportului, aplicată de

Dezvoltarea în continuare a culoarului de transport GUAM va contribui la creșterea eficienței traficului comercial extern și asigurarea garanției realizării acestuia în baza acordurilor și înțelegerilor internaționale, care consolidează securitatea economică a țărilor-participante, precum și la atragerea pe poligoanele de transport autohtone a fluxurilor încărcăturilor de tranzit din țările terțe și obținerea unor venituri suplimentare din această activitate.

Irina KRAEVSKAIA

### PROBLEMA — ÎN DETALII

## Incompetență sau Indiferență?

Din cauza managementului prost al conducerii spitalului feroviar din Bălți acesta nu este pregătit de iarnă. Datoriile pentru căldură către SA «CET-Nord» au pus instituția într-o situație critică: în saloanele reci ale spitalului a devenit imposibil de a mai oferi în continuare servicii medicale pacienților.



**D**e aceea nu e de mirare, că atunci când spitalul feroviar de la stația Bălți-Slobozia a primit dispoziția direcției IS «Calea Ferată din Moldova» de a sista, începând cu 2 noiembrie 2015, primirea bolnavilor în staționar, specialiștii de aici au început să-și facă griji pentru destinul lor.

În scopul clarificării situației la 24 noiembrie curent s-au deplasat la Bălți Iurie OBOR, vicedirector general al CFM, responsabil de instituția socială; Vasile CHITROAGĂ, consilier, responsabil de activitatea economică, al directorului general al CFM, și Alexandru BARCARI, șef al Centrului de medicină a muncii.

Luind cuvântul în fața angajaților spi-

talului, ei au elucidat situația financiară deosebit de gravă a căii ferate, care nu permite păstrarea infrastructurii în aceeași proporții ca pînă acum, inclusiv domeniul medical. De aceea întreprinderea este nevoită să recurgă la acțiuni de austeritate. Astfel s-a luat decizia de a transfera personalul spitalului pentru perioada rece a anului în incinta policlinicii.

La adunare a fost abordată și o altă problemă, la fel de importantă. Din cauza lipsei de experiență sau al unui management defectuos spitalul feroviar a acumulat datorii la căldură către SA «CET-Nord» în sumă de 428 mii lei. Din această cauză, după cum se știe, instituția a fost deconectată de la sistemul termic centralizat.

Medicul-șef Leonid Boz a primit însărcinarea de a negocia cu administrația întreprinderii de termoficare achitarea pe etape a datoriei, astfel încât aprovizionarea cu agent termic să fie reluată imediat. Deocamdată negocierile trenează, dar există totuși șanse de soluționare pozitivă a acestei probleme acute.

**NOTĂ.** Pentru întreținerea spitalului feroviar de la st.Bălți se cheltuiesc anual circa 4,6 mln lei, dintre care numai 1,2-1,3 milioane provin din veniturile obținute de instituție pentru servicii medicale contra plată. Cota rentabilității parțiale putea fi mai mare, dacă, în opinia șefului Centrului de medicină a muncii Alexan-

dru Barcari, cazurile stipulate în asigurarea medicală ar fi fost înregistrate după toate regulile.

Dar niciodată nu-i tirziu a corecta greșelile comise. Dinsul e convins, că situația se poate ameliora. Și dacă administrația spitalului din localitate va încheia pentru anul 2016 un contract cu Compania națională de asigurări în medicină, instituția va fi redeschisă.

Pe timpuri investitori din Israel și Olanda s-au arătat interesați de perspectiva unei colaborări în domeniu. Ei erau gata să investească mijloace în reparația și dotarea spitalului, precum și să trateze feroviarii gratis, cu condiția respectării contractului pe durată lungă de închiriere a clădirilor. Însă din mai multe motive nu s-a ajuns la înțelegere.

REPORTER «FM»

Imagine: Iurie KOZLOV





■ SUB EGIDA UNIUNII INTERNAȚIONALE A CĂILOR FERATE — UIC

## Calea ferată este în prezent unul dintre cele mai ecologice mijloace de transport

În luna noiembrie curent, UIC a coordonat campania internațională «Train to Paris», care urmărește să sporească rolul și importanța acestui mijloc de transport. Mai exact, «Train to Paris» este o rețea sincronizată de trenuri, care planifică să ajungă la Paris din Asia și Europa, cu câteva trenuri care provin din Mongolia, Rusia și China.

Trenurile s-au reunit la Paris pe data de 28.11.2015, în weekend-ul dinaintea inițierii negocierilor COP21.

În contextul acestei campanii mondiale, căile ferate sînt încurajate să semneze angajamentul sectorului feroviar ca să-și demonstreze implicarea lor în schimbarea climei.

Angajamentul respectiv are drept scop protejarea climei prin: reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> — în medie, o călătorie cu trenul emite de 3-10 ori mai puțin CO<sub>2</sub> decît o călătorie cu transportul aerian sau rutier; reducerea efectului de seră — calea ferată reprezintă 9 la sută din transportul mondial, dar produce doar 3 la sută din

totalul gazelor cu efect de seră emise de transport etc.

Mesajul cheie al campaniei «Train to Paris» îl găsiți în următorul spot video: <https://www.youtube.com/watch?v=AyqQvAzpui8&feature=youtu.be>

În baza materialelor serviciului de presă al CFM

### ■ OPINIE

# A ne concentra eforturile pe direcțiile cele mai perspicace



**Orice om de afaceri, care intenționează să-și transporte la distanțe mai mari sau mai mici producția, mărfurile sau materia primă, în fiecare caz concret calculează migălos cheltuielile. Se ține cont, firește, de avantajele și dezavantajele serviciilor de transport-logistică, propuse de diferiți operatori. Abia după asta este aleasă definitiv varianta cea mai convenabilă. În condițiile afirmării tot mai insistente a relațiilor de piață, pentru a face față cît mai bine cerințelor întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» — unul din principalii transportatori din republică — trebuie să sporească astăzi mai mult ca oricînd primordialitatea clienței.**

**T**rebuie să recunoaștem, nu e o sarcină ușoară. Deși amplasarea geografică a căii ferate de la noi o avantajează, un impact negativ asupra cooptării de noi parteneri de colaborare are criza economico-financiară mondială, care a slăbit relațiile de producție și comerciale, și situația politică instabilă din cauza evenimentelor din Ucraina. Un alt factor nefavorabil este concurența tot mai acerbă din partea automobilistilor, care, spre deosebire de feroviar, practic nu se confruntă cu necesitatea investirii mijloacelor în menținerea infrastructurii drumurilor — capitol de cheltuieli foarte semnificativ pentru calea ferată, ce-și lasă amprenta asupra prețului de cost al serviciilor de transport. Totuși, circumstanțele enunțate nu scad șansele de consolidare a pozițiilor concurențiale. Trebuie să învățăm doar a concentra eforturile pe direcțiile cele mai perspicace.

Posibilități bune de creștere a traficului de marfă continuă să existe pe multe sectoare, în special la sud, în zona trecerii de frontieră Giurgiu-lești și a Portului Internațional liber. Anume aici, la ieșirea spre Dunăre și mare, în locul de joncțiune a trei state, unul dintre care este membru UE, se înregistrează învierea relațiilor comerciale, deci, și a unor fluxuri importante de tranzit, ce promit avantaje economice substanțiale.

De remarcă, că CFM a întreprins deja multe acțiuni în scopul stabilirii unor ra-

porturi mai strînse de colaborare cu agenții economici din această zonă. Una din ele, menită să sporească atractivitatea serviciilor de transport, este construcția liniei feroviare suprapuse spre terminalele de produse petroliere și marfă ale portului, ceea ce accelerează transbordarea. Construcția ramificației dinspre Cahul a permis evitarea unor taxe vamale suplimentare, care ar fi trebuit achitate în cazul transportării încărcăturilor pe traseul obișnuit prin stația ucraineană Reni. Grație bunelor relații de colaborare cu operatorul Portului Internațional liber Danube Logistics, magistrala noastră a devenit parte a proiectelor de transportare pe calea ferată a trenurilor «Zubr» și «Viking», precum și a proiectului similar de importanță locală «Prut».

\* \* \*

O componentă importantă a logisticii transportului este perfectarea operativă a documentelor de însoțire a mărfurilor. La stația Giurgiu-lești, dacă clientul dorește, se întocmește pachetul unic al serviciilor de expediție. Aceasta îi scutește pe agenții economici de necesitatea de a pierde timpul prin diverse instanțe, garantează integritatea încărcăturilor, inclusiv și în cazul traversării Transnistriei. La fel de binevenite sînt și stabilizarea condițiilor tarifare pentru lista de bază a încărcăturilor, raturile în vigoare pentru transportare, în particular, a cărbunelui, sărurilor, îngrășămintelor, metalelor feroase, containe-

relor, produselor petroliere, precum și diminuarea poverii fiscale din partea statului, implementarea declarațiilor electronice de către serviciul vamal.

**Un nou impuls a fost întreprins de recență a directorului general al magistralei lurii Topala cu reprezentanții mediului de afaceri din partea locului, la care s-au discutat problemele acute ce țin de relațiile reciproce.**

În opinia multora, calea ferată posedă suficient potențial pentru creșterea serioasă în continuare a volumului de tranzit, de încărcare și descărcare în această zonă. Valorificarea lui depinde de consolidarea și mai mare a relațiilor cu agenții economici din Moldova, dar și din sudul României, de realizarea de către compania Trans Oil a proiectului lărgirii terminalelor de cereale. Își va mări capacitățile de transbordare prin port a produselor petroliere întreprinderea «Valcanes», care face parte din structura companiei Industrial Invest. O altă sursă de trafic este exportul-importul producției agricole organice, pentru păstrarea căreia o întreprindere moldo-daneză construiește depozite. S-a diminuat cu 42 la sută volumul de transbordare a containerelor, dar se pare că acest fenomen este unul temporar. În suflă optimism acordul încheiat de port cu un operator chinez de transportare a containerelor, care deschide accesul la participarea în proiectul internațional al așa-numitului «Drum al mătăsii». Se examinează

ză o serie de proiecte investiționale, care amplifică participarea antreprenorilor la organizarea exportului de producție alcoolică cu navele-tanc ori pe calea ferată, a importului de îngrășăminte din Rusia pe cale maritimă cu transportarea ulterioară a acestora în vagoane spre zonele agricole din țară.

Necesitatea perfecționării în continuare a serviciilor feroviare de transport și logistică în regiunea dunăreană devine deosebit de actuală și din cauza că magistrala, vorbind la figurat, este călcată pe urme de concurenți în persoana transportatorilor auto. Analizii prezic o intensificare și mai mare a concurenței dure pentru fluxurile de tranzit odată cu finisarea lucrărilor de reabilitare a șoselei Cahul—Giurgiu-lești. Ca măsură de răspuns este important a continua munca de consolidare a liniei de cale ferată pe direcția Cahul, în special sectorul Prut—largara, ceea ce ar permite anularea interdicțiilor de greutate pentru trenuri, creșterea vitezei de circulație a acestora. În acest sens, la fel ca și în ceea ce privește sporirea capacității de circulație a căii ferate, se mizează mult pe alocarea și valorificarea cît mai rapidă a creditelor promise de băncile europene.

Oricum, pentru a-și consolida situația economică și financiară calea ferată trebuie să transporte mai mult. A venit timpul de a lupta cu toată insistența pentru fiecare vagon cu marfă, aplicînd abordarea individuală, o mai mare flexibilitate în relațiile de afaceri cu cliența. Este necesar un mecanism de acces garantat al tuturor utilizatorilor pe piața serviciilor de transport feroviar. Aceasta presupune crearea unor platforme de informare comercială, care ar ajuta oricărui agent economic să obțină operativ vagoanele necesare. Poate fi calificată drept una foarte oportună decizia administrației magistralei de creare a departamentului logistică, care are obligațiunea de a studia conjunctura pieții, a vinde și cumpăra servicii, reieșind din avantajele economice pentru întreprindere. O abordare atît de pragmatică va ajuta la sporirea potențialului de atragere a clienței, va accelera implementarea tehnologiilor avansate de transport, va îmbunătăți calitatea serviciilor, ceea ce în ultimă instanță va contribui la poziționarea mai bună a căii ferate pe piața serviciilor de transport, la creșterea competitivității acesteia.

Vladimir DOBREANSCHII

ÎN IMAGINI: la stația feroviară Giurgiu-lești e în toi procesul de trafic de marfă

Imagini: Iurie KOZLOV





■ A CUNOAȘTE ȘI A RESPECTA NORMELE ȘI REGULILE

# TRĂIEȘTE ȘI MUNCEȘTE ÎN SIGURANȚĂ

La ÎS «CFM» are loc instruirea în domeniul protecției sănătății și securității muncii a conducătorilor locurilor de muncă, specialiștilor și reprezentanților angajaților filialelor

**E**xperiența demonstrează, că în orice domeniu de activitate umană, cu atât mai mult în procesul de producție și cel de transport, nu este exclusă posibilitatea unor traumatisme, care se pot solda cu pierderea ca-

pul cursurilor de instruire la nodul feroviar Bălți. — Mult mai importantă este calitatea expunerii materialului, ținând cont de specificul transportului feroviar. Sînt sigur, că aceasta va contribui într-o măsură și mai mare la păstrarea vieții și sănătății salariaților noștri, la diminuarea cheltuielilor financiare și a pierderilor materiale, provocate de accidente.

Majoritatea covârșitoare a persoanelor

însăși metodologia de predare. Membrii comisiei feroviare de instruire, din care fac parte inginerul-coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă Vladimir Raico și inginerul de categoria I al aceluiași serviciu Ștefan Buga, reușesc să organizeze un proces de instruire interactiv, nici pe departe formal. Subiectele examinate au vizat legislația republicii și sistemul de dirijare a protecției sănătății și securității muncii la calea ferată, regulamentul de investigare a

tre altele, peliculele intitulate «Despre rolul echipamentului special» și «Stagiarul». Prima a demonstrat cum un echipament sigur a salvat viața a trei muncitori. Cea de-a doua a prezentat întregul șir de încălcări, comise de un șef de manevră și un impiegat de mișcare la stație, care au cauzat moartea tragică a tinărului stagiargar. Cel din urmă ar fi absolvit de curînd o instituție feroviară de învățămînt superior.

Referindu-se la natura accidentelor, Vladimir Raico a menționat, că pe parcursul celor 16 ani de activitate în cadrul serviciului securitatea și sănătatea în muncă n-a constatat niciodată o asemănare între ele. Totuși, în pofida circumstanțelor diferite, acestea nu s-au produs dintr-o simplă întimplare. În urma investigațiilor s-a stabilit, că la prima etapă are loc acumularea contradicțiilor, ce constă în încălcarea sistematică a regulilor de securitate. După aceasta, într-o perioadă relativ scurtă de timp, se produce brusc accidentul, care se poate solda cu o tragedie. Cu cît mai devreme muncitorul conștientizează și percepe pericolul ce apare, cu atât există mai multe șanse de a-l preveni. În domeniul protecției sănătății și securității muncii nu există fleacuri:

Au fost examinate particularitățile instruirii periodice a angajaților, organizate o dată la trei-zeci de zile. După efectuarea lor în fișele personale completate trebuie evitate notițele prescurtate. Or, în cazul producerii accidentului asemenea înscrisuri pot complica mersul investigației. Este obligatorie indicarea numărului instrucțiunii de funcție. Asupra investigației își poate lăsa amprenta chiar și notița privind admiterea la efectuarea lucrării. Nu se poate scrie pur și simplu «a permite», ci «a permite efectuarea sinestătătoare a lucrării». Instruirea periodică ca atare are loc în unsprezece cazuri. Aminarea se admite mai ales în cazurile cînd angajatul lipsește dintr-un motiv sau altul o perioadă mai lungă decît cea a concediului planificat.

La calea ferată se aplică de asemenea instruirea curentă, pe care conducătorii locurilor de muncă o efectuează zilnic, înainte de începutul fiecărei ture.

Ea are o importanță foarte mare, deoarece oferă posibilitatea de a atrage atenția subalternilor asupra factorilor concreți de risc.

La întreprindere funcționează standardele de siguranță a muncii. E vorba de actele normative, care stabilesc caracteristicile și regulile de executare sigură a diverselor procese. Recentul control înfăptuit de serviciul audit intern a constatat coincidența completă a acestora cu practica europeană.

După terminarea cursului de instruire au fost distribuite bilete cu întrebări, la care persoanele instruite trebuiau să ofere răspunsuri corecte. Notele au fost diferite, dar toți au susținut examenul. Atestarea constituie un factor important nu doar pentru consolidarea cunoștințelor, ci și în cazul apariției unor eventuale situații juridice. Dacă se va dovedi, că conducătorul locului de muncă nu este atestat, în caz de accident va răspunde el și calea ferată, chiar dacă vinovate vor fi victimele.

Anterior asemenea instruirii au fost organizate la nodurile feroviare Basarabeasca și Ocnița. Desfășurarea bună a acestora face să crească încrederea, că dacă la magistrală se va acorda atenție maximă acțiunilor de prevenire în domeniul protecției sănătății și securității muncii, accidentele vor putea fi evitate.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Vladimir Raico, inginer-coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă

2. Inginerul de categoria I Ștefan Buga

3. Nimeni din cei prezenți în sală n-a rămas indiferent

Imagini de autor



pacității de muncă ori chiar cu deces. Dar este evident și altceva: asemenea riscuri pot fi diminuate la minimum ori chiar excluse, dacă se întreprind acțiuni respective de prevenire, posedînd, desigur, cunoștințele necesare în acest domeniu. O direcție prioritară a muncii de prevenire a accidentelor o constituie instruirea conducătorilor locurilor de muncă, a specialiștilor și reprezentanților angajaților. Ea are loc o dată la trei ani, în conformitate cu Legea RM privind protecția sănătății și securitatea muncii nr.186. Spre deosebire de multe alte întreprinderi cu diverse forme de proprietate din republică, la calea ferată această acțiune este organizată, la fel ca și în anul 2012, nu de Inspectoratul de stat al muncii, ci de propriul serviciu de securitate și sănătate în muncă. Reșind din numărul celor instruiți în toamna curentă și din suma de 600 lei, care ar fi trebuit achitată pentru fiecare persoană instruită în cazul cînd serviciul respectiv ar fi fost acordat de specialiști din afara căii ferate, din bugetul magistralei se vor economisi peste 150 mii lei.

— Suma e destul de semnificativă, însă nu doar ea constituie cel mai mare avantaj, — a reiterat Vladimir Raico, inginer-coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă, cu care am reușit să discut în tim-

instruite, care muncesc la diferite sectoare ale nodului feroviar Bălți, au urmat deja un asemenea curs acum trei ani. Or, în cele cîteva zile sala de activități a secției linii din localitate a devenit plină pînă la refuz, ceea ce demonstrează un interes deosebit față de acțiunea respectivă. El se explică în mare parte și prin

accidentelor, securitatea în domeniul electricității, acordarea ajutorului medical de urgență. De fiecare dată a avut loc o discuție cointerată despre importanța respectării regulilor de securitate, însoțită de exemple concrete și filme video riguros selectate.

Deosebit de impresionant pentru cei prezenți au fost, prin-

multe reguli și instrucțiuni au fost scrise cu sînge.

Specialiștii instruiți au aflat despre responsabilitatea administrativă și penală a conducătorilor locurilor de muncă pentru neglijența admisă la prevenirea accidentelor de muncă. Amenziile stabilite sînt atît de mari, încît dau de gîndit.

## Ordinea începe cu salopetele curate

La depoul de locomotive Bălți nu există probleme în ceea ce ține de curățarea chimică și spălarea îmbrăcămintei speciale a angajaților. Atunci cînd se murdărește, lăcătușii secției reparații, mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi o aduc la spălătorie — o clădire situată pe teritoriul întreprinderii, dotată cu utilajul respectiv.

Menită să curățe chimic, mașina KH-020, deși e veche și permite spălarea concomitentă a cel mult treizeci kilograme de rufe, este în stare bună. De exploatarea corectă a acesteia are grijă muncitoarea cu experiență Ludmila Baloga.

— Calitatea procesului depinde în mare parte de aburul tehnologic, furnizat de centrala termică a nodului fero-

viar, — a explicat dînsa. — Dacă el corespunde parametrilor stabiliți, peste două ore și jumătate hainele sînt curate.

În altă încăpere a aceleiași clădiri se află spălătoria. Operatoarea mașinii de spălat Valentina Climenco are suficiente griji, deoarece aici sînt aduse pentru a fi spălate nu doar hainele speciale, ci și lenjeria de pat de la casele de odihnă ale echipajelor de locomotivă din cadrul depoului de bază și a celor două depouri locomotive de rulaj. Tot aici are loc călcatul, reparația articolelor.

Specialiștii întreprinderii sînt mulțumiți de munca celor două angajate iscusite și conștiincioase.



Vlad DOBROV

Adevărate gospodine la spălătorie și curățătoria chimică a echipamentului special sînt Ludmila Baloga și Valentina Climenco





## FELICITĂRI!

Administrația Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere șefului serviciului tracțiune a CFM **Ion VASILACHI**.

— Îi dorim omagiatului multă sănătate, bunăstare, fericire familială, succese în activitatea profesională întru prosperarea Magistralei moldovenești.

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca adresează cordiale felicitări de ziua nasterii maestrului districtului nr.4 de picheri **Veaceslav PANAI**, și de JUBILEU — inginerului aprovizionare **Nicolae STOIANI**.

Noroc, prieteni, sărbătoare,  
S-aveți în casă vesnic soare,  
Să fie clipa strop de miere,  
Iar anii — dulce mîngiere.

\* \* \*

Colectivul secției Chișinău semnalizare și comunicații o felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Tatiana ERMOLINA**, președinte al comitetului sindical al întreprinderii.

Soarele să îți zimbească  
Azi, în dar de ziua ta,  
Dragostea să te-nvelească  
Cu îmbrățișarea sa.

## COGNITIV

### Care e numărul optim de soții?

Stiați că cea mai numeroasă familie din lume locuiește în India în sătucul **Baktvang**, este alcătuită din **181 membri** și numărul acestora crește neîncetat? **Zhion Chian** în vîrstă de **67 de ani** are **39 soții**, **94 copii**, **33 nepoți** și **14 nurori**.

Familia locuiește într-o casă cu patru etaje și 100 de camere, dar de odaie separată beneficiază doar capul familiei, ceilalți membri locuiesc în niște săli imense. Casa are școală proprie, atelier, țarc pentru animale, cîmpuri de orez și livadă. Zhion Chian este mandru că nu primește nici un fel de suport din partea statului. Toți bărbații din familie sînt timplari, de aceea nu duc lipsă de bani pentru alimente și haine.

### Reguli de circulație pentru elefanți și alte dificultăți

Stiați că vaca nu este unicul animal sfînt în India? Același «statut» îl au acolo și cămilele (simbolul dragostei), și elefanții (simbolul prosperității), și chiar șobolanii! Toată această grădină zoologică crează numeroase dificultăți pentru circulația pe străzi.

Vacile, bunăoară, hoinăresc liber pe cele mai aglomerate străzi din Delhi, profitînd de situația că prioritatea lor față de orice mijloc de transport este stipulată în regulile de circulație locale. Iar pe aeroportul din Mumbai se folosește o înregistrare a răgetului tigruului pentru a alunga vacile de pe pistele de zbor, deoarece nici un indian nu va risca să atingă acest simbol cornorat al fertilității. Deocamdată toate eforturile autorităților orașului Delhi de a-i disciplina pe proprietarii vacilor nu dau rezultate.



## VEȘTI BUNE

# Copiii din Moldova se află printre învingători

Societatea căilor ferate și companiilor de infrastructură din Europa (CER) a organizat concursul anual de desene cu tematică de Crăciun al copiilor de pînă la 12 ani, intitulat «White Christmas & Trains» («Crăciunul alb și trenurile»). Ziarul nostru a relatat despre el cititorilor în ediția sa din 4 noiembrie curent.

La concurs au participat copiii din cele 28 țări-membre ale Uniunii Europene, dar și din Albania, Bosnia, Croația, Geor-

gia, Macedonia, Moldova, Muntenegru, Norvegia, Serbia, Elveția și Turcia. Juriul concursului a făcut bilanțurile. Printre primii cinci învingători se află și două fetițe din republica noastră: **Nicoleta Pana** de 7 ani și **Eva Timbrovski**, 11 ani. După cum prevăd condițiile concursului, cele mai bune desene vor împodobi cărțile poștale de Revelion ale CER.

Felicităm învingătoarele și propunem atenției cititorilor desenele lor.

CER



Creația Nicoletei PANA



Desenul Evei TIMBROVSKI

## CALEIDOSCOP

### Literații căilor ferate

La începutul secolului XX a existat o societate artistică și literară a Căilor ferate franceze.

Fondată de compania, ce deservea linia Paris—Lion—Marea Mediterană, ea organiza anual expoziții de lucrări ale membrilor săi, în rîndurile cărora au început să fie primiți din al treilea an și cetățeni străini. Societatea edita un buclou și o mică revistă literar-artistică, care apărea de două ori pe lună.

### Cu craniu din plastic

Tiparul medical 3D oferă noi posibilități pentru reconstruirea părților corpului uman.

În Olanda unei paciente de 22 de ani i-a fost înlocuită partea superioară a cutiei craniene cu un «coif» din plastic. Tînăra suferea de boala Pejdet — afecțiune cronică, caracterizată prin îngroșarea oaselor craniului în interior. La momentul intervenției ele aveau grosimea de 5 cm în loc de 1,5 cm. Această anomalie afecta mimica, vîzul, cauza migrene și în ultimă instanță putea să provoace deces.

Implantul din plastic semitransparent rezistent, ce repeta forma oaselor craniului pacientei, au fost confecționate la comanda chirurgilor olandezi în Australia cu ajutorul unei imprimante 3D. Operația, efectuată de un grup de medici chirurși și neurochirurși la Centrul medical universitar din Utrecht, a durat 23 de ore. În urma acesteia tînăra și-a recăpătat vederea, au dispărut durerile de cap, viața ei nu mai este supusă pericolului.

Specialiștii au mai confecționat anterior la imprimanta 3D fragmente de oase ale craniului, dar pentru prima oară au reușit un transplant atît de mare.

### Tavele moderne nu sînt deloc inofensive

Astăzi tava de bucătărie nu mai este deloc cea de altădată, folosită de gospodine pe parcursul a mii de ani.

La început oamenii confecționau tigăi din piatră, apoi au învățat să le modeleze din lut. Acestea erau fragile și absorbeau mirosurile, de aceea odată cu descoperirea fontei s-a renunțat la ele. Totuși în Georgia, bunăoară, continuă și acum să

fie foarte solicitată tîgia de lut pentru prepararea lipiilor.

Tigăile din aluminiu erau foarte populare în secolul trecut. Astăzi nimeni nu mai preferă tavele din aluminiu pur: bucatele preparate în ele se lipesc, iar metalul poate intra cu produsele în reacții nocive pentru sănătate.

În anul 1938 a fost inventat teflonul și curînd au apărut tigăile cu strat antiaderent. Ele au devenit primele vase, în care produsele puteau fi prăjite fără ulei. Însă deja în secolul XXI s-a constatat, că la o încălzire puternică teflonul emană o substanță nocivă, care poate cauza boli oncologice ori modificări genetice. De aceea din anul 2010 aceste vase de bucătărie au fost interzise în Europa.

Însă progresul nu stă pe loc și pentru cetățenii, care-și fac griji pentru sănătatea lor, au apărut pe piață numeroase învelișuri din generația nouă. La ora actuală, bunăoară, există în vinzare tigăi cu strat de ceramică, titan, granit, ba chiar și diamant. Ele sînt mult mai costisitoare decît teflonul și derivatele acestuia, dar pot fi atinse cu ustensile metalice ori furculițe și nu reacționează nici într-un fel pînă la temperatura de 450 grade.

Ultimele inovații sînt tigăile cu display pe miner, care indică temperatura curentă pe fund, dar și nivelul ideal de temperatură pentru prepararea unor bucate.



### Ceara și luciul

La baza multor inovații din domeniul cosmeticii se află invențiile strămoșilor noștri din cele mai vechi timpuri.

Cei ce au pus începutul cosmeticii sînt considerați vrăciitorii antici egipțeni Imhotep și Prahotep. Primele creme ale acestora erau preparate cu ajutorul uleiurilor vegetale și grăsimilor animale, la care, în dependentă de menirea produsului, se adăugau uleiuri scumpe, infuzii de plante și flori, prafuri din pietre prețioase. Egipcenii bogate își înalbeau cu ele pielea, luptau cu ridurile, cu surplusul de păr pe față și corp.



Medicul roman din antichitate **Claudiu Galen** a săvîrșit o adevărată revoluție, amestecînd primul ceara, apa, uleiul de migdale și spermăceta. El a numit amestecul obținut coldcream. Aceasta muia și hrănea extraordinar de bine pielea.

Apropo, **Claudiu Galen** era un înverșunat critic al rujului de buze. Or, în acea vreme rujul avea în componența sa niște coloranți nocivi, care cauzau moartea cochetelor din antichitate. O asemenea istorie s-a întîmplat și în secolul XVIII în Franța, cînd sute de femei din Paris au devenit victime ale rujului de buze. Toate s-au otrăvit cu chinina, pe care o conținea în doză mare colorantul folosit.

În secolul XVIII produsele cosmetice erau preparate în ateliere mici, iar rețetele se transmiteau din tată-n fiu. La pregătirea rujurilor și loțiunilor se foloseau intens talcul, ceara, infuziile de plante aromatice. Ceara continuă și astăzi să fie una din componentele principale ale rujurilor și balsamurilor de buze.

### DEPOUL DE LOCOMOTIVE CHIȘINĂU ANGAJEAZĂ

Trenul de intervenție nr.1 de la stația Chișinău angajează urgent la loc permanent de muncă **un mecanic mecanism tractări, un șofer.**

Studii — medii ori medii speciale.

Relații la tel.: (022) 83-22-29