



FEROVIARII

Moldovei



N 35 (5797) 20 august 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

Evenimente actuale, știri, fapte

Magistrala

Traverse foarte solicitate

După o pauză tehnică, legată de modernizarea parțială a utilajelor, uzina de traverse din beton armat din Bălți și-a reluat activitatea. Potrivit șefului de producție al întreprinderii, Serghei Barbaneagră, zilnic aici se produc 240 de traverse din beton. Volumul lunar al producției, atât de solicitată în districtele de picheri ale magistralei noastre, se estimează la 7200 traverse.

Ciclu tehnologic asigurat alternativ de cele patru echipe de specialiști cu experiență se desfășoară fără întreruperi. După cum arată testele de laborator, la momentul livrării, rezistența traverselor din beton de marca 550 este satisfăcătoare și corespunde tuturor cerințelor de calitate.

La aceasta contribuie în mare măsură dozarea mai precisă decât înainte a amestecurilor de substanțe utilizate pentru prepararea materialelor inerte sub formă de nisip și pietriș. După reconstrucția secției de malaxare a betonului realizată cu susținerea financiară a CFM, se utilizează dispozitive de dozare suplimentară, un nou

schip — buncăr pentru recepționarea materialelor cîntărite. Fiecare lot cîntărit este verificat cu ajutorul unei programe computerizate speciale. Datele sînt afișate pe monitoarele instalate în încăperile operatorilor și în laborator.

În continuare se preconizează implementarea unui nou tip de tije în locul celor cu pivot, ceea ce va oferi noi posibilități pentru prelungirea termenului de exploatare a traverselor pe calea ferată.

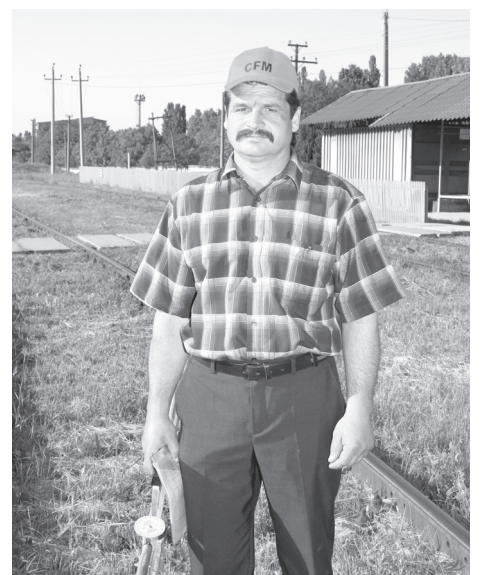
Vladimir SEVERNII

ÎN IMAGINE:

1. Controlul asupra pregătirii amestecurilor din beton pentru producerea traverselor din beton și-l asumă operatorul Victor Glavaciuc, categoria a 5-a
2. Lăcătușul-instalator Nicolae Harapenco, directorul de producție Serghei Barbaneagră și operatorul secției de malaxare a betonului Valeriu Bodilo
3. Traverse finisate
4. Pe teritoriul uzinei de traverse din beton armat

Imagini: Iurie KOZLOV

Operativitate și îngrijire corectă

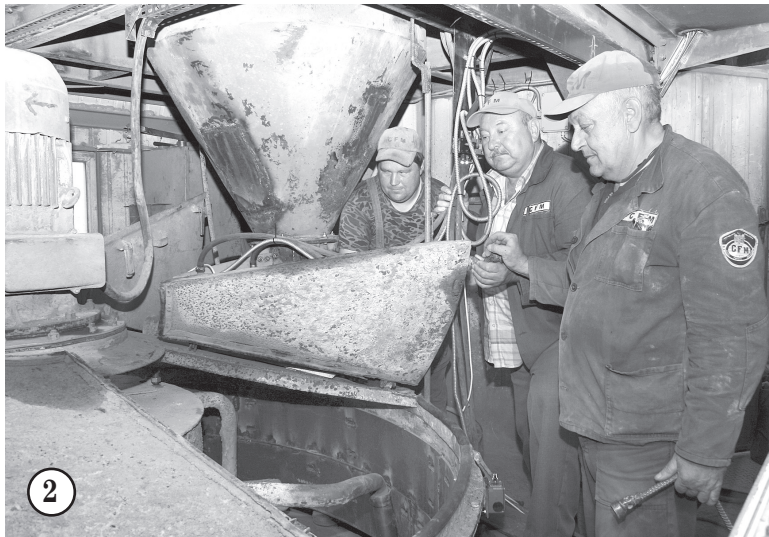
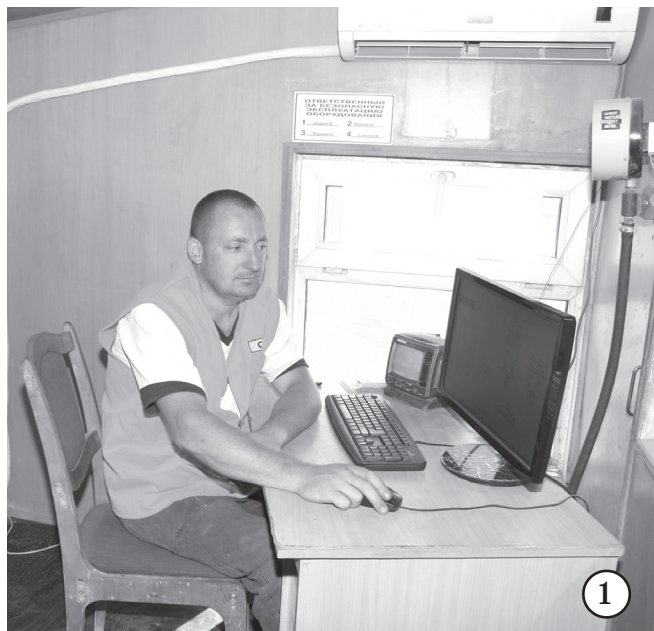


Sectorul linii îngrijit de colectivul districtului nr.1 — maistru-picher Sidor Popescu — al secției linii Bender se întinde între kilometrii 1495 și 1503 ai direcției Varnița. Lună de lună aici se menține un punctaj bun pentru circulația trenurilor, care constituie în prezent circa 50 unități. Echipele lui Petru Țica și Nicolae Merjievskii efectuează la timp reparațiile curente, imediat ce primesc materialele necesare purced la lichidarea focarelor de putregai al traverselor. Este organizat de asemenea controlul strict al stării gospodăriei linii, ce permite înlăturarea operativă a devierilor de la standarde. Atitudine conștiincioasă față de muncă și îndemnare demonstrează montatorii linii Oleg Melnic, Pavel Ripca, Petru Sirbu, Vasile Șipitco și alții.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: maistru-picher Sidor Popescu

Imagine: Iurie KOZLOV



În ritm constructiv

La îndeplinirea sarcinilor de producție, ce țin de pregătirea vagoanelor de marfă în cadrul remizei vagoane nr.3 Bălți, un volum de muncă destul de mare revine secției auxiliare, conduse de maestrul Ghenadie Koneaghin.

Colectivul repară dispozitivele de autocuplare, brigadier Gheorghe Pentelei și defectoscopist Svetlana Batovskaia, elemente ale cutiei

(uși, trape, axe etc.), restaurează locul crapodinei traversei portante. La sectorul mecanic se confecționează diferite detalii. Există o ghilotină mecanică pentru tăierea metalului nou și vechi. Se efectuează de asemenea desmembrarea vagoanelor trecute la rebut, unde muncesc cu sîrg sudorii Artiom Chiorescu, Tudor Romaniuc și Grigore Țibirni. Ei depozitează separat metalul uzat și detaliile în stare bună, care vor fi folosite la reparația vagoanelor. De la în-

ceputul anului au fost desmembrate astfel vreo 50 de vagoane.

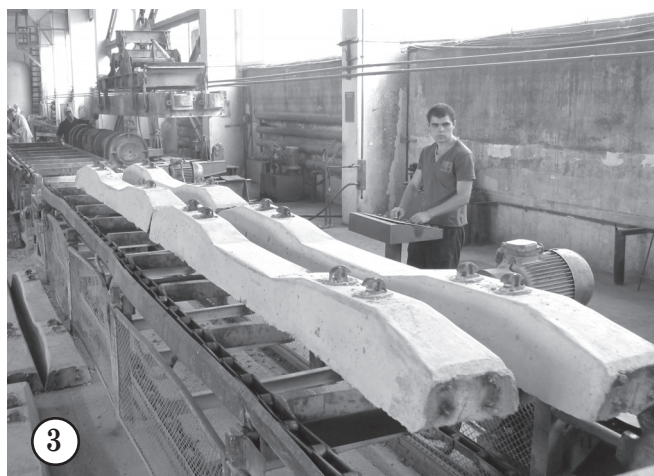
Funcționează ritmic și alte secții ale întreprinderii. De rînd cu celelalte lucrări, se desfășoară pregătirile de iarnă. Un grup provizoriu de constructori, din care fac parte, printre alții, muncitorul secției auxiliare Dumitru Zaharov și lăcătușul secției roțirole Valeriu Lisac, a montat în blocul de producere principal 17 termopane noi pentru conservarea căldurii în perioada de iarnă. Muncitorii secției auxiliare au schimbat jumătate din

geamurile clădirii în reconstrucție a secției uși, aplicînd o tehnologie originală. Confectionînd ramele din metal, specialiștii au montat pe ele sticlă sustrasă din trenurile diesel rebutate, astfel economisind mijloace.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: angajații secției auxiliare Gheorghe Școlinik, lăcătuș, categoria a IV-a; Grigore Țibirni, sudor; Ilie Sormulatov, brigadier; Tudor Romaniuc, sudor

Imagine: Iurie KOZLOV





DISCUTĂM STATUTUL SINDICATULUI FEROVIARILOR DIN MOLDOVA

PROPUNERI

P. 4.1.1.; 4.1.3; 4.1.4; 4.1.5 a se unifica și expune în următoarea redacție:

P. 4.1. Sindicatul se formează pe baza unor criterii stabilite de comun acord între companie și sindicat și își organizează activitatea pe baza principiilor democratice: unificarea mișcării sindicaliste la nivel de ramură; aderarea voluntară și ieșirea liberă din rindurile organizației; eligibilitatea organelor sindicale de jos în sus, responsabilitatea acestora față de membrii de sindicat și organelor sindicale superioare; colegialitate în activitatea organelor alese ale sindicatelor, responsabilitatea personală pentru deciziile și ordinele adoptate; realizarea obligatorie a deciziilor organelor superioare ale sindicatelor pentru organele inferioare și membrii de sindicat; anularea, suspendarea de către organele și organizațiile sindicale superioare, adoptate cu încălcarea Statutului sindicatului; promovarea unei politici financiare unice.

P. 4.12.1 a se completa astfel:

— în cazul în care alegerea organelor electivă și a președinților de toate nivelurile s-a efectuat în afara perioadei de dare de seamă și alegeri, atunci termenele mandatului acestora se încheie în perioada de dare de seamă și alegeri stabilită pentru structura sindicală respectivă. Prelungirea mandatului unor organizații sindicale primare, organelor electivă ale acestora până la alegerea noilor organe electivă ale sindicatului în baza deciziei Prezidiului Consiliului sindicatului.

P. 4.12.1 a se expune în următoarea redacție:

— adunarea sindicală alege membrii comitetului sindical și membrii comisiei de cenzori, care sint delegați din oficiu la adunări (conferințe); alege (sau delegă dreptul de a alege comitetului sindical) președintele comitetului sindical, care este delegat din oficiu la adunări (conferințe) și congresul sindicatului, iar la propunerea președintelui alege vicepreședintele comitetului sindical, audiază rapoartele acestora, înaintează candidaturi în componența organului sindical ierarhic superior, aprobă devizele bugetul sindical și rapoartele privind executarea acestuia;

— aprobă decizii privind declanșarea acțiunilor colective etc.

P. 4.12.1 a se include în alineatul trei sau ca un punct separat:

— revocă președintele, vicepreședintele comitetului sindical, președintele și membrii Comisiei de cenzori, în cazul nerespectării prevederilor Statutului sindicatului, admiterea unor abateri care ar putea dăuna intereselor și imaginii Sindicatului, motivate din punct de vedere juridic.

P. 4.12.3 periodicitatea alegerilor:

— pentru toate subdiviziunile primare a se stabili o dată la 5 ani.

În cazul în care apare necesitatea substituiri unui membru de sindicat exclus. În componența comitetului sindical se alege un membru de sindicat aflat la evidență în organizația primară respectivă. Prerogativele noului ales la adunarea organului primar se aprobă în ședința comitetului sindical.

P. 4.12.3 la sfârșitul alineatului trei se adaugă:

— în termen de 30 de zile calendaristice, cu excepția zilelor de week-end și de sărbători.

A se include în alineatul patru sau ca un punct separat:

— în perioada dintre adunările (conferințele) sindicale eliberează din funcție președintele comitetului sindical, adjunctii acestuia, președintele și membrii Comisiei de cenzori, în cazul demisionării, schimbării locului de muncă, boală pe termen lung sau deces, prin votul a două treimi ai membrilor comitetului sindical prezenți, în condițiile asigurării cvorumului.

A se include în alineatul cinci sau ca un punct separat:

— alege în cazul funcției vacante a președintelui, vicepreședinților comitetului sindical, președintelui și membrilor comisiei de cenzori, în termen de cel mult 30 de zile calendaristice, cu excepția zilelor de week-end și de sărbători, care vor realiza în continuare mandatul de funcție al predecesorului(rilor) său (săi), prin votul a două treimi ai membrilor comitetului sindical prezenți, în condițiile asigurării cvorumului.

A se include în alineatul șase sau ca un punct separat:

— aprobă prerogativele noilor membri ai comitetului sindical și membrilor Comisiei de cenzori.

DE LA AUDIOCONFERINȚA ÎN DOMENIUL SĂNĂTĂȚII ȘI SECURITĂȚII ÎN MUNCĂ

Bilanțul unor grave încălcări

În cadrul recentei audioconferințe în domeniul sănătății și securității în muncă, condusă de șeful serviciului protecție și prevenire al ÎS «CFM», Dumitru Durnescu, a fost elucidat un accident de muncă cu implicarea electricianului secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică, A. Vistovskii.

Au fost expuse și cauzele care au provocat accidentul, acesta fiind o urmare a gravelor încălcări organizatorice și tehnice comise în timpul lucrărilor de reparație la liniile electrice de înaltă tensiune.

Electricianul a început munca fără a verifica prezența tensiunii în fire și fără a instala o priză de pământ. În consecință, s-a format un arc electric și dinsul a suferit o arsură termică de gradul 3-4 pe partea stângă a capului și pe mina stângă.

În luna curentă acesta este singurul

accident, însă, unul deosebit de tragic. De aici și atmosfera tristă ce a dominat în cadrul audioconferinței. Bineînțeles, sarcinile puse de șeful serviciului în fața responsabililor pentru sănătatea și securitatea muncii prevăd: familiarizarea tuturor angajaților CFM cu circumstanțele cauzei; desfășurarea unor instructaje pentru persoanele implicate; efectuarea tuturor activităților organizatorice și tehnice în volum deplin în timpul desfășurării lucrărilor de reparație la liniile de înaltă tensiune.

Această cerință din Instrucțiunea privind desfășurarea lucrărilor respective nu este deloc una nouă, aceasta urmează a fi cunoscută și respectată întocmai de către organizatorii lucrărilor de reparație pe liniile de înaltă tensiune. Dar...

De la audioconferință —
Alexandru NICHIFOROV

La nodul feroviar Basarabeasca a fost introdus un regim special de muncă

În legătură cu creșterea numărului accidentelor de muncă în subdiviziunile nodului feroviar Basarabeasca al ÎS «Calea Ferată din Moldova», deteriorarea stării sănătății angajaților și a securității muncii, efectuarea insuficientă a unui control adecvat asupra respectării normelor și regulilor privind ocrotirea sănătății și a securității muncii din partea conducerii nodului feroviar și a subdiviziunilor acestuia, Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova» și Prezidiul Sindicatului feroviarilor din Moldova au adoptat următoarea Rezoluție:

— a introduce cu începere din 15.08.2014 pe perioada unei luni un regim special de muncă cu scopul ocrotirii sănătății și a securității muncii la nodul feroviar Basarabeasca, în subdiviziunile acestuia — stația, remiza vagoane nr.2, remiza vagoane nr.4, secția linii nr.3, secția semnalizare și comunicații nr.2, SAE-2, depoul de locomotive nr.3, TCM-740, SML-130;

— a introduce cu începere din 15.08.2014 pe o perioadă de trei luni un regim special de muncă cu scopul ocrotirii sănătății și a securității muncii la SAE-2, depoul de locomotive;

— șefii serviciilor D, V, SC, AEE, Lc, L — vor dispune transferul subdiviziunilor nodului feroviar Basarabeasca la un regim special de muncă, în temeiul Dispoziției privind introducerea unui regim special de muncă în scopul ocrotirii sănătății și a securității muncii la ÎS «Calea Ferată din Moldova»;

— activitatea subdiviziunilor nodului

feroviar Basarabeasca în perioada respectivă se va conforma prevederilor Dispoziției privind instituirea unui regim special de muncă în scopul ocrotirii sănătății și a securității muncii la ÎS «Calea Ferată din Moldova»;

— pe durata regimului special de muncă, șefii serviciilor CFM vor întreprinde săptămânal controale pe teritoriul subdiviziunilor pe care le conduc, cu întocmirea protocoalelor de verificare a respectării regimului special de muncă la nodul feroviar Basarabeasca și prezentarea, în ziua controlului, a raportului respectiv în fața directorului general al ÎS «CFM»;

— responsabili de executarea respectivei Dispoziții sint desemnați șefii tuturor serviciilor, dar, în primul rând, șeful serviciului securitatea și sănătatea în muncă al ÎS «Calea Ferată din Moldova» și cel al Inspecției tehnice a muncii a Sindicatului feroviarilor din Moldova.

O cale comună pentru toți — cea ferată

Nicolae GRIGORIȚA, inginer la sectorul exploatare al depoului de locomotive Chișinău, decorat cu insigna «Feroviar de onoare», muncește deja patru decenii în depou, iar vechimea de muncă totală este de 45 de ani. În același colectiv își desfășoară activitatea de muncă pe parcursul a 41 de ani și soția dumnealui, dna Margareta, care în ultimii 28 de ani este șefa a Centrului de evidență tehnică operativă. Împreună ei au crescut și educat două fiici minunate — Ela și Alina, ambele specialiste în domeniul finanțelor. Ginerele Anatolie Hotinskii este inginer-coordonator al serviciului aprovizionare tehnico-materială, de zece ani angajat la calea ferată. Nepoțelul Daniil, elev în clasa a cincea, îi bucură pe toți cu reușita la învățătură.

Din toți cei 40 de ani de muncă în depou, doar în ultimele cinci luni Nicolae Grigorița nu mai remorchează trenuri, ci tot visează calea ferată, mai exact — deplasările sale. Până atunci mecanicul de locomotivă, categoria I, a tot condus pe cale ferată trenuri de pasageri. Și-a început activi-

OAMENII TĂI, MAGISTRALĂ!



tatea de muncă la Magistrala moldovenească după absolvirea școlii tehnice nr.1 din Chișinău în calitate de mecanic-secund, apoi — mecanic de tren diesel. Acum 23 de ani a devenit mecanic tren diesel, categoria I.

Pe parcursul anilor de muncă în această calitate Nicolae Grigorița a demonstrat calitate de specialist competent, și-a perfecționat măiestria profesională: aplicând metode avansate de remorcarea trenurilor, economisirea în mod regulat

motorină, asigurarea securității circulației trenurilor și cultura înaltă a deservirii pasagerilor, împărtășea experiența sa tinerilor mecanici-secunzi. Are o atitudine onestă și conștiincioasă față de muncă, n-a comis rebut și nu i-au fost aplicate pedepse. Este disciplinat, sirguincios, poartă răspundere pentru sectorul de muncă încredințat.

Pentru activitate de muncă îndelungată, impecabilă a fost stimulat de Administrația căii ferate și a depoului mai bine de 30 de ori. Cu ocazia sărbătorii profesionale din anul trecut Nicolae Grigorița a fost decorat cu insigna «Feroviar de onoare» — cea mai înaltă distincție în domeniul transportului feroviar. În calitate de inginer al sectorului exploatare el supraveghează chestiunile ce țin de economisirea motorinei de către echipajele locomotivelor.

Deși în noua funcție grijile sint mari, Nicolae Grigorița continuă să ducă dorul călătorilor cu trenul, pentru că în suflet a rămas același mecanic...

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV



Atitudine față de muncă – complexă

O particularitate a întreprinderii mișcare de la Ungheni ține de structura sa, care este reprezentată de trei stații, în afară de cele liniare, formind, în esență, un sistem tehnologic continuu. Fiecare, însă, cu specificul său. La Berești, bunăoară, are loc compunerea marfărilor pentru cele trei direcții. Tot aici se efectuează revizia tehnică și comercială a vagoanelor, există o zonă cu macara. La stația Ungheni, activitatea căreia ține mai mult de asigurarea circulației pe traseul de frontieră peste riul Prut, se află biroul predare, postul transbordare a materialului rulant de pe ecartament european pe cel lat și invers. Aici mai există și o rampă de transbordare a mărfurilor ambalate.

Activitatea stației Ungheni este axată în special pe asigurarea circulației trenurilor. Oricare ar fi preocupările de muncă ale specialiștilor de la cele trei stații, au cu toții un scop comun: asigurarea desfășurării operative a procesului de trafic și a securității circulației pe sectorul din subordine.

În condițiile relațiilor comerciale deocamdată fragile dintre Uniunea Europeană și statele CSI, ale crizei economico-financiare în derulare, care au un impact serios asupra fluxului de încărcături, feroviarilor din Ungheni nu le este deloc ușor să asigure un ritm stabil activității

de muncă, pe care o desfășoară. Mereu trebuie să fie gata de orice surprize, ascensiuni ori declinuri, reacționând cu iscusință la conjunctura instabilă. Totuși, colectivul condus de șeful stației Serghei Dimitrachi reușește să realizeze multe. Funcționează în regim convenit postul transbordare a vagoanelor. Din Turcia și Bulgaria sosesc noi loturi de vagoane cu încărcături pentru Kazahstan și Rusia, iar pe rampa spațioasă de transbordare mișună autoîncărcătoarele, mutind cutiile grele. Stația asigură transportarea produselor petroliere, a materialelor de construcție. Se acordă atenție maximă securității circulației.

La volante specialiștii întreprinderii coordonează planurile de acțiuni pentru fiecare zi. Aceasta ajută la abordarea în complex a problemelor apărute și soluționarea lor. La stație activează o echipă puternică, experimentată de conducere: șefii-adjuncți Svetlana Scripnic și Valeriu Bălățkii, responsabili respectiv de sectoarele trafic de marfă și mișcare; șeful biroului predare Victor Ciaglei; șefii STV Veaceslav Cornei, al reviziei tehnice a vagoanelor Valeriu Moraru; brigadierul reviziei comerciale Tudor Nemțan. S-au dovedit a fi buni dirijori de tură dispecerii de manevră Victor Sandarovskii și Alexei Vifor. Fac față cu brio obligațiilor impiegații de serviciu Ana Grivneac și Victoria Rusu, operatorul de impieगत Galina Co-



La pupitrul — impieगतul de mișcare Zinaida Tibrik

zac, șeful de manevră Simion Vrabie, receptionerul reviziei comerciale Ana Cibric, lăcătușul pentru reparația autoîncărcătoarelor Mihail Lupu, brigadierul la transbordare Ion Plăcintă, hamalii Valeriu Clopot și Iurie Verdianu, casierul marfă Raisa Mirza, receptionerul Ludmila Beje-

nari, operatoarea biroului predare Olga Lihoșă, receptionerul Leonid Scorlat și mulți alții.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV

PROBLEMĂ COMUNĂ

Despre traversele «vopsite» și concurența fără scrupule

Numeroasele focare de putregai al traverselor au devenit o adevărată năpastă pentru picheri. Ele pun în pericol securitatea circulației trenurilor, dar mai solicită și cheltuieli semnificative de mijloace și volum de muncă pentru lichidarea lor. Procesul deteriorării traverselor de lemn, exploatate zeci de ani, care din anumite motive obiective n-au fost înlocuite la momentul oportun, poate fi considerat unul firesc. Or, în ultima perioadă de timp la căile ferate din spațiul postsovietic se constată uneori și un asemenea fenomen nedorit cum este uzura precoce a acestui material din suprastructura liniei. O traversă de lemn nouă, pozată în zona joantei acum opt-zece ani, astăzi trebuie deja înlocuită. Cauza principală constă în aceea, că odată cu trecerea la economia de piață unii producători de traverse nu respectă tehnologia. Iar pentru cumpărători nu este deloc simplu să aprecieze vizual caracteristicile calitative ale mării propuse, care se manifestă abia mai târziu, în procesul de exploatare sub cerul liber.

Totuși, precauția și experiența pot ajuta la alegerea unui furnizor de încredere al acestui produs. După cum demonstrează practica, există doi factori de bază, ce influențează durabilitatea exploatării traverselor și barelor de lemn: materialul lemnos și impregnarea cu antiseptic, ce protejează contra putrezirii și insectelor. Concentrându-se pe ele, cele mai bune întreprinderi de profil din Rusia, Belarus și Ucraina nu renunță la vechile tradiții și se străduie să asigure un control strict la toate etapele procesului de producere. Materialul lemnos selectat este plasat într-o autoclavă specială cu vid, unde are loc aspirarea surplusului de umiditate din crăpături. După aceasta autoclava se umple cu creozot fierbinte, ce reprezintă un mastic de ulei. Aflarea traversei timp de câteva ore în acest mediu la o presiune de cel puțin șase atmosfere face ca antisepticul să pătrundă până la adâncime necesară. Ulterior se cre-

ază din nou un mediu cu vid, în care resturile de antiseptic se scurg din materialul lemnos. Pentru impregnarea unui metru cub de traverse se folosesc circa 75-80 kilograme de creozot.

Materialele și eforturile consumate dictează, desigur, anumite prețuri. În acest moment apare paradoxul de piață, capabil să dezorienteze specialistul în aprovizionare neexperimentat de la o cale ferată sau alta, care are sarcina să achiziționeze traverse în cantități mari. Dacă unii producători propun traverse la un preț de 870-900 ruble, bunăoară, în dependență de conjunctură, apoi alții sînt gata să cedeze de două-trei ori. Acestea din urmă nu sînt nimeni alții decît niște întreprinderi semiprimitive, care impregnează materialul lemnos după o tehnologie simplificată și respectiv suportă cheltuieli minime. Cele mai multe dintre ele sînt situate în zonele industriale mari, unde se exploatează linii feroviare de acces. Vizual traversele propuse nu se deosebesc de cele veritabile: au cam aceeași culoare, aceeași impregnare, dar nu degeaba picherii au botezat această producție cu calificativul «vopsită». Calitatea se resimte deja după felul cum pătrunde în lemn cramponul



bătut. Iar dacă traversele sunt tăiate, se poate vedea că antisepticul aproape că n-a penetrat materialul lemnos... Deci, merită oare a cumpăra asemenea produse, chiar și la prețuri mici?!

Problema este atât de serioasă pentru căile ferate din statele CSI, încît un corespondent al ziarului ucrainean «Maghistrali» a realizat o investigație jurnalistică specială, expunând cele aflate în articolul intitulat «Impregnările ilegale ori de ce putrezesc traversele». S-a constatat, că la unele întreprinderi semiartizanale, care, aproape, nu-și prea afișează producția, tehnologia este încălcată la toate etapele. Se folosește chiar și material lemnos putred, rebutat. Din cauza porozității sporite creozotul pătrunde ușor în lemn, dar nu sub influența presiunii, ci în rezultatul difuziei obișnuite. Pentru aceasta este suficientă o suviță de antiseptic în vasul, unde sînt miuțate viitoarele traverse. În loc de vas poate fi folosită o teavă, în care se plasează traverse, fiind udată cu creozot. Uscarea are loc în aer liber. De vid și încălzirea creozotului (acesta se încălzește doar iarna ca să nu înghețe) nici pomină. Celor ce se lasă ademeniți de prețurile mici concurenții fără scrupule le prezintă niște certificate de calitate pe hirtie, care pot fi obținute foarte simplu cu ajutorul unei imprimante, dar chiar și licențele falsificate ale unor producători veritabili, cu autoritate. Totul devine clar abia mai apoi, dar deja e târziu. E tocmai cazul, despre care se spune că cel zgîrcit plătește de două ori.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: traverse noi, dar cît timp vor rezista ele?

LA VECINII NOȘTRI

În căutarea veniturilor suplimentare

Despre experiența feroviarilor din regiunea Liviv povestește ziarul ucrainean «Maghistrali»

În ultimii ani la căile ferate din CSI se depun eforturi semnificative pentru a spori rentabilitatea traficului de călători. O experiență interesantă în acest sens a acumulat, printre altele, magistrala Liviv. Paralel cu serviciile tradiționale aici li se propun pasagerilor și unele mai puțin obișnuite.

Centrul de presă al întreprinderii comunică, bunăoară, despre posibilitatea închirierii pe termen scurt a unui vagon-salon pentru călătorii cu familia ori în scop de afaceri atît prin Ucraina, cit și peste hotare. E vorba în fond de o casă pe roți, care include două dormitoare, un birou cu pat de dormit, o sală de conferințe pentru negocieri sau organizarea odihnei. Tot aici poate fi montată o masă pentru a lua prînzul, a sărbători vre-un eveniment, astfel devenind populare nunțile, aniversările ori petrecerile corporative pe roți. Există o bucătărie, personal de serviciu.



Un alt serviciu oferă pasagerului posibilitatea de a călători vara în tren cu... propriul automobil. În acest scop la trenurile de călători, ce pleacă din gări, sînt atașate vagoane speciale pentru transportarea automobilelor. Persoanelor, care au decis să beneficieze de serviciul respectiv, aceasta le permite să economisească combustibil, să evite neplăcerile legate de securitatea circulației, condițiile climatice și nivelul sporit al criminalității pe șosele. În dependență de caracteristicile tehnice, un tren de călători poate lua câteva autoturisme cu greutatea totală de pînă la 10 tone.



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical ale Trenului poduri nr.1 Bender le felicită cordial cu prilejul frumoaselor JUBILEE pe infirmierele întreprinderii **Ana BURLAC** și **Ecaterina BULGARI**.

*Un zimbet cald vă cadă pe pleoape,
lubirea, fericirea să fie pe aproape.
Un vis frumos povestea vieții țese.
Așa vă fie viața — de prințese!*

* * *

Administrația și comitetul sindical ale secției Bălți alimentare cu energie electrică îi felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Aurel BOLDESCU** — dispecer energetic superior, **Victor SIRBU** — dispecer energetic, **Serghei PASECINIC** — șofer-electromontor al sectorului Lipcani.

*Noi vă dorim din suflet sănătate,
Dragoste, realizări și bucurii.
S-aveți mereu noroc în toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

* * *

Colectivul SAEE-2 Ungheni dorește mulți ani! în prag de JUBILEU electromecanicului **Ivan CORLOTEAN**:



*Anii trec și-așa mereu vor trece,
Dar nimic nu este înzadar.
Fiecare clipă o petrecem
Rupînd filele ușor din calendar.*

*Cînd ajungi încet la o etate,
Viața-ți amintești cum a trecut.
Are totul mare-nsemnătate
Chiar de nu-i așa cum tu ai vrut.*

*Să fii fericit întreaga viață,
Cu cei scumpi alături la un loc,
Orice zi, trăită cu dulceață,
Sănătate multă și noroc!*

*Îți urăm gînd vesel și curat
Să trăiești cît mai senine zile,
Și să fii cu sufletu-mpăcat!*

* * *

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicită din suflet pe electromecanicul **SEXAGENAR Ilie LEBEDEV**:

*De ziua ta noi îți dorim fierbinte
Ca viața ta să fie ca un cîntec.
De ziua ta — garoafe prin cuvinte,
Un fericit cămin și un destin din plin!*

* * *

Administrația și comitetul sindical ale TCM-740 Basarabeasca urează mulți ani! tencuitoarei **URSU M.** cu prilejul zilei de naștere.

*Azi în buchetul vieții tale
A înflorit încă un trandafir.
Noi îți dorim în a ta cale
Doar zimbete și multe bucurii!*

* * *

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane Bălți îi felicită cu prilejul zilei de naștere pe **Vasile COLIȚA** — electrosudor, **Alexei BEZGUNOV** — lăcătuș, **Vladimir EMCIUC** — brigadier, **Victor RUDEI** — lăcătuș, **Vasile SEVASTIANOV** — lăcătuș, **Nicolae CHIȘLARI** — lăcătuș, **Ruslan VET-**

RENIUC — strungar, **Ecaterina COROMOC** — defectoscopist.

— Dragi colegi! Mulți ani cu sănătate, Domnul să vă dea de toate: poate-un strop de fericire, poate unul de iubire, poate unul de noroc, poate toate la un loc!

* * *

Colectivul stației Fălești o felicită călduros cu ocazia JUBILEULUI pe casierita de mărfuri a stației **Irina GOLIMBLEVSKAIA**, dorindu-i:

*Un cer albastru fără nori,
În calea ta să fie.
Să ai în viață numai flori,
Noroc și bucurie!
Mulți ani fericiti!*

* * *

Administrația și comitetul sindical ale serviciului pază militarizată îl felicită cordial cu ocazia SEMICENTENARULUI pe șeful serviciului **Lurie GÎSCĂ**, dorindu-i un ocean de sănătate, un munte de noroc, un vagon cu bani și-un sincer LA MULȚI ANI!

De asemenea urează mulți ani! specialistului superior responsabil de resurse umane **Galina ȚIGANU** și contabilului pe materiale **Tatiana ȚURCAN**, dorindu-le ca visele lor să devină realitate, speranțele — mari împliniri, orice cădere — prilej pentru un pas înainte, iar gîndul bun și fericirea să le însoțească mereu!

* * *

Colectivul stației Bucovăț o felicită cu prilejul zilei de naștere pe **Marina RUSU**, impiegat de mișcare.

— Îți dorim de ziua ta, soarele pe loc să stea, să-ți aducă fericire și-un car mare de iubire!

* * *

Conducerea și comitetul sindical ale stației Călărași felicită cordial cu ocazia zilei de naștere impiegatul de mișcare **I. COSCODAN**, casieritele de bilete **M. SCLIFOS**, **G. TURUTA** și **V. BACALU**.

— Vă dorim ca anii ce se-adună-n calendar, să vă aducă strălucirea și frumusețea stelelor, înțelepciunea și forța zeilor, dorința de a iubi și tot ce are lumea asta mai bun în ea! Mulți ani fericiti!

* * *

Administrația și comitetul sindical ale Scolii tehnice feroviare Basarabeasca o felicită călduros cu prilejul zilei de naștere pe bibliotecara **Nadejda BELOUȘCENKO**.

— Vă dorim ca din calendarul vieții să se șteargă zilele fără culoare, mulți ani, sănătate și o viață înfloritoare!

* * *

Administrația și comitetul sindical al depoului de locomotive Bălți îl felicită cordial cu prilejul JUBILEULUI pe mecanicul secund **Nicolae GRUBIL**.

— Vă dorim din toată inima sănătate trainică, energie neseacă, ani lungi și succese în muncă în continuare!

* * *

Pe 10 august curent **Nicolae FEDCIUC**, maestru superior în secția roți-rola a remizei vagoane Chișinău, a împlinit 62 de ani. Colectivul secției îl felicită cu această ocazie, dorindu-i toate cele bune.

*Anii trec și-așa mereu vor trece,
Dar nimic nu este în zadar.
Fiecare clipă o petrecem
Rupînd filele ușor din calendar.
Să fii fericit întreaga viață,
Cu cei scumpi alături la un loc.
Orice zi — trăită cu dulceață,
Sănătate multă și noroc.
Să simți și acum încă iubirea,
Îți urăm gînd vesel și curat.
Să trăiești cît mai senine zile
Și să fii cu sufletu-mpăcat!*

■ CUNOAȘTE ISTORIA PLĂIULUI NATAȘ

Relieve ale unei civilizații străvechi

E greu de spus, dacă acum 120 de ani cei ce au construit linia de cale

ferată din preajma satului Rogojeni s-au mai confruntat cu așa ceva. Or, cînd specialiștii, antrenati în prezent la construcția șoselei Orhei—Soroca din zonă, au sustras nu demult un strat de sol, căușul excavatorului s-a înfipt pe neașteptate în rămășițele unei localități necunoscute. Oamenii, adunați pe marginea adînciturii, au văzut cu uimire cioburi de veselă din ceramică cu desene și simboluri neobișnute, instrumente din siliciu, pietre de moară, figurine de zei. De altfel, toate acestea n-au trezit uimirea savanților Societății naționale de arheologie, chemați de urgență la locul cu pricina. Arealul părții de nord a republicii și, în particular, teritoriile ocupate în prezent de raioanele Florești și Șoldănești, acum circa șapte mii de ani mai că formau centrul culturii neolite Tripolie-Cucuteni, ce prospera în regiunea Carpato-Nipreană. S-a stabilit, că vestigiile descoperite țin anume de acea perioadă străveche.

Triburile străstrăvechi din acea epocă nu cunoșteau metalele. Or, au atins un nivel semnificativ de dezvoltare. Ele se îndeletniceau cu vităritul, cultivau grîu, orz, mălai, mazăre, cînepă, struguri. Pămîntul era lucrat cu săpăliga din coarne



terea fertilității. Ritururile legate de ciclurile sezonului agricol și inițiere erau efectuate de preoții păgîni. Pe altare se puneau ofrande, de regulă, animale și păsări domestice sacrificate.

În timpul săpăturilor arheologii găsesc statuete nude de femei din lut și piatră, scăunase minuscule din ceramică, veselă cu imagini colorate ale serpilor-de-casă, ciinilor, ploii, cerului. Menirea unor obiecte, precum monoculul, binoculul și trino-clul, n-a fost deocamdată dezlegată.

Această civilizație și-a încetat existența cam pe la finele mileniului III înainte erei noastre. Cel mai curînd ea a pierit sub presiunea nomazilor sălbatici, care au năvălit dinspre est în perioada așa-numitei «migrații a popoarelor» ori s-a contopit cu ei. Însă elementele culturii n-au dispărut fără urmă, fiind preluate ulterior de populația din epoca mai tîrzie a bronzului și fierului. Ele se mai regăsesc și astăzi în ozoarele broderiilor pe prosoape și costumele naționale, ornamentele ouălor pascale, unele obiceiuri religioase, asimilate de biserică.

Din povestirile oamenilor în etate se știe, că și la începutul secolului trecut pe malurile rîulețului din preajma satului Rogojeni, printre tufarii de vișin puteau fi văzute cocioabe mici acoperite cu paie, cu pereți de lut vopsiti cu ocru, ce semănau foarte mult cu locuințele străvechi.

Triburile aveau credințele lor. Ele se închinau vitelor cornute — taurului ceresc, ce intruchipa Soarele, precum și apei, tuturor lucrurilor, ce contribuiau la creș-

de cerb, se folosea plugul de lemn, tras de boi. Grîul era secerat cu seceri din siliciu. Erau dezvoltate olăritul și țesutul. Locuințele cu unul și două nivele de tip familial erau construite din lozie unsă cu lut, în interior existau vetre pentru prepararea bucatelor și încălzirea încăperilor. Casele erau amplasate de regulă în cerc, iar în centru se afla o construcție de cult. Localitățile erau create în zone greu accesibile, fiind înconjurate de valuri de apărare. Pe Bugul de Mijloc existau chiar un fel de orașe cu populație de peste 20 mii de oameni.

Un detaliu interesant este acela, că după 40-50 de ani localitatea era arsă pînă la temelie, cu tot cu construcții, lucruri și unelte, iar oamenii plecau în alt loc s-o ia de la capăt. În opinia arheologilor, se proceda astfel pentru a evita epidemiile.

Triburile aveau credințele lor. Ele se închinau vitelor cornute — taurului ceresc, ce intruchipa Soarele, precum și apei, tuturor lucrurilor, ce contribuiau la creș-

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: vestigii ale civilizației străvechi