



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова



№ 35 (5797) 20 августа 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Магистраль

актуальные события, новости, факты

Каждое порционное взвешивание контролируется с помощью специальной компьютерной программы. Данные высвечиваются на мониторах в помещениях оператора и лаборатории.

Своей очереди ожидает внедрение нового вида арматуры взамен стержневого, что создаст дополнительные возможности продления срока службы шпал

Оперативность и грамотный уход



Участок, обслуживаемый коллективом околотка №1 — дорожный мастер Сидор Попеску — из Бендерской ПЧ, протянулся с 1495 по 1503 км варницкого направления дороги. Из месяца в месяц здесь поддерживается хорошая балльность для движения поездов, которая составляет ныне около 50 единиц. Бригады Петра Цыку и Николая Мержиевского не запаздывают с выполнением планируемых мероприятий, касающихся текущего ремонта, ликвидируют по мере выделения материалов очаги кустовой гнилости деревянных шпал. И еще организован строгий контроль состояния путевого хозяйства, позволяющий оперативно устранять выявляемые отклонения. Добросовестным отношением к труду, умением отличаются монтеры пути Олег Мельник, Павел Рыпка, Петру Сырбу, Василий Шипитко, другие.

Владимир ОСТАПЕНКО

Фото Юрия КОЗЛОВА

Столь востребованные шпалы

После технического простоя, связанного с модернизацией части оборудования, вновь возобновил работу Бэлцкий завод ЖБШ. Как сообщил начальник производства предприятия Сергей Барбаныгрэ, в сутки выпускается 240 железобетонных шпал. В месячном эквиваленте это составляет 7200 единиц готовой продукции, столь востребованной на путевых околотках нашей магистрали.

Технологический цикл, обеспечиваемый поочередно четырьмя сменами опытных специалистов, носит непрерывный характер. Очень важно, что отпускная прочность шпал при марке бетона 550 удовлетворяет, как показывают лабораторные исследования, всем основным требованиям качества. Этому способствует в немалой степени более точ-

ное, чем прежде, дозирование используемых для приготовления смесей инертных материалов в виде песка и щебня. После предпринятой при финансовой поддержке дороги реконструкции БСУ (бетоносмесительного узла) используются дополнительные весовые дозаторы, новый скип-бункер для приема взвешенных материалов.

при эксплуатации в железнодорожном пути.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: 1. Контроль приготовления бетонных смесей для производства железобетонных шпал ведет оператор 5-го разряда Виктор Главачук.

2. Слесарь-наладчик Николай Харлаченко, начальник производства Сергей Барбаныгрэ и оператор БСУ Валерий Бодыло.

3. Готовые шпалы.

4. На территории ЖБШ.



1



Фото Юрия КОЗЛОВА

2

В деловом ритме

В выполнении производственных заданий по подготовке грузовых вагонов Бэлцким ВЧД-3 немалая нагрузка ложится на подсобный цех, возглавляемый мастером Геннадием Конягиным.

Коллектив занимается ремонтом автосцепных устройств (бригадир Георгий Пентелей и дефектоскопист Светлана Батовская), элементов кузовов (дверей, люков, триангелей, бортов платформ и т.д.), восстановлением подпятникового места надрессорных балок. В механическом отделении изготавливаются различные детали. Для резки как нового, так и «бэушного» металла — механическая гильотина. А еще ведется разделка списанных вагонов на металлолом — укрупненная и мелкофракционная. Здесь отличаются газосварщики Артем Киореску, Федор Романюк и Григорий Цыбырны. Отдельно от заготавливаемого металлолома складироваться отобранные для дальнейшего использования в ремонтных целях старогонные детали. В общей сложности с начала года уже разделано таким способом около полусотни вагонов.

Четко, слаженно функционируют другие цеха

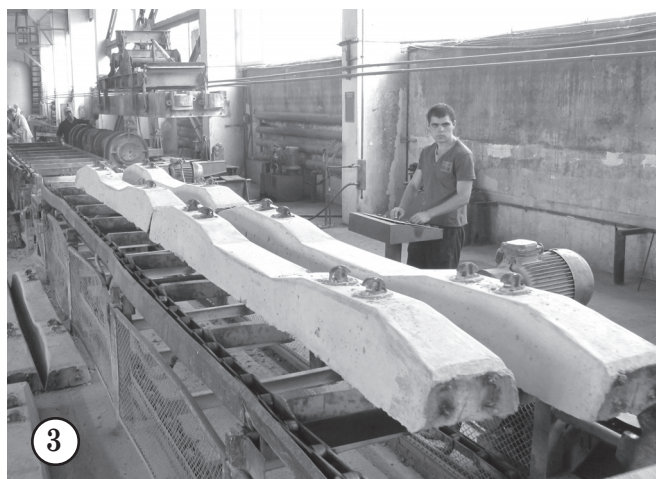
предприятия. Помимо основной работы, ведется подготовка к зиме. Временно созданная стройгруппа, в состав которой вошли, в частности, работник хозяйственного цеха Дмитрий Захаров и слесарь колесно-роликового цеха Валерий Лисак, установила в главном производственном корпусе 17 новых стеклопакетов для предотвращения утечек тепла в холодный период года. Работниками подсобного цеха произведена замена половинок окон в реконструируемом здании дверного отделения. Применена оригинальная технология. Изготовив из металлических уголков

оконные рамы, специалисты вставили в них стекла со списанных дизель-поездов, что способствует экономии средств.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: работники подсобного цеха — слесарь четвертого разряда Георгий Школьник, газосварщик Григорий Цыбырны, бригадир Илья Сормулатов, слесарь РПС Андрей Попович и газосварщик Федор Романюк.

Фото Юрия КОЗЛОВА



3



4





■ ОБСУЖДАЕМ УСТАВ ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Пп. 4.1; 4.1.3; 4.1.4; 4.1.5 — объединить и изложить в следующей редакции:

п.4.1. Профсоюз образуется по производственно-профсоюзному признаку и строит свою деятельность на основе демократических принципов: единства отраслевого профсоюзного движения; добровольного вступления в Профсоюз и свободного выхода из него; выборности профсоюзных органов снизу доверху, их отчетности перед членами Профсоюза и вышестоящими профсоюзными органами; коллегиальности в работе выборных органов Профсоюза, персональной ответственности за выполнение принятых решений и поручений; обязательности выполнения решений вышестоящих органов Профсоюза для нижестоящих органов и членов Профсоюза; отмены, приостановки вышестоящими органами Профсоюза решений профсоюзных органов и организаций, принятых в нарушение Устава Профсоюза; единой финансовой политики.

П.4.12.1 дополнить:

— если избрание выборных органов и председателей всех уровней проводилось не в период отчетно-выборной кампании в Профсоюзе, то сроки их полномочий заканчиваются в установленный срок отчетов и выборов для соответствующей структуры Профсоюза. Продлить срок полномочий отдельным первичным профсоюзным организациям их выборным органам до избрания новых выборных органов Профсоюза по решению Президиума Совета профсоюза.

П.4.12.1 изложить в следующей редакции:

— профсоюзное собрание избирает членов профсоюзного комитета и членов ревизионной комиссии, которые по должности являются делегатами собрания (конференции); избирает (или поручает профсоюзному комитету избрать) председателя профсоюзного комитета, который по должности является делегатом собрания (конференции) и съезда профсоюза, а по предложению председателя избирает заместителей председателя профсоюзного комитета, заслушивает их отчеты, выдвигает кандидатуры в состав вышестоящего профсоюзного органа, утверждает сметы профсоюзного бюджета и отчеты об их исполнении;

— принимает решение об объявлении коллективных действий и другие.

В п.4.12.1 включить — третьим абзацем или отдельным пунктом:

— отзывает председателя, заместителей председателя профсоюзного комитета, председателя и членов Ревизионной комиссии, в случае несоблюдения положений Устава профсоюза, совершения проступков, которые могут навредить интересам и образу Профсоюза, мотивированных с юридической точки зрения.

П.4.12.3. Периодичность выборов:

— для всех первичных звеньев установить — один раз в 5 лет.

В случае, когда необходимо провести замену выбывшего члена профсоюза, в состав профкома избирается член профсоюза, состоящий на учете в соответствующей цеховой организации. Полномочия вновь избранного на собрании цехового органа подтверждаются на заседании профкома.

В п.4.12.3 в конце третьего абзаца включить:

— в срок не более 30 календарных дней, за исключением нерабочих и праздничных дней.

Включить четвертым абзацем или отдельным пунктом:

— в период между профсоюзными собраниями (конференциями) освобождает от должности председателя профсоюзного комитета, его заместителей, председателя и членов Ревизионной комиссии, в случае отставки, смены рабочего места, длительной болезни или смерти, путем голосования 2/3 присутствующих членов профсоюзного комитета, при условии обеспечения кворума.

Включить пятым абзацем или отдельным пунктом:

— избирает в случае вакансии должности председателя, заместителей председателя профсоюзного комитета, председателя и членов Ревизионной комиссии, которые продолжают мандат должности предшественника/предшественников, в срок не более 30 календарных дней, за исключением нерабочих и праздничных дней, путем голосования 2/3 присутствующих членов профсоюзного комитета, при условии обеспечения кворума.

Включить шестым абзацем или отдельным пунктом:

— подтверждает полномочия новых членов профсоюзного комитета и членов Ревизионной комиссии.

■ С СЕЛЕКТОРНОГО ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА

Итог грубейшего нарушения

На недавнем селекторном совещании по охране здоровья и безопасности труда, которое провел начальник службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ» Д.М.Дурнеску, был озвучен несчастный случай, произошедший на производстве с электромонтером Басарабьяской дистанции электроснабжения А.С.Вистовским, и изложены причины случившегося.

Данный случай стал возможным из-за грубого нарушения организационных и технических мероприятий при выполнении ремонтных работ на высоковольтных линиях электропередачи. Электромонтер приступил к работе, не проверив отсутствия напряжения, не наложив заземления. Вследствие чего возникла электрическая дуга и он получил термический ожог 3-4 степени левой стороны головы и левой руки.

Случай за истекший месяц — единственный, но весьма трагический. Так что селекторное прошло на печальной ноте. Естественно, и задачи, поставленные начальником службы перед руководителями, ответственными за охрану здоровья и безопасность труда работающих на производстве, гласили: ознакомить всех работников дороги с обстоятельствами случившегося, провести обучение с причастными, при проведении ремонтных работ на линиях электропередачи проводить все организационные и технические мероприятия в полном объеме. Хотя этот пункт — требование Инструкции проведения соответствующих работ — не нов, его должны были знать организаторы проведения ремонта линии электропередачи. Однако...

С селекторного — Александр НИКИФОРОВ

Введен особый режим работы на Басарабьяском узле

В связи с ростом производственного травматизма в филиалах Басарабьяского железнодорожного узла ГП «Железная дорога Молдовы», ухудшением состояния охраны здоровья и безопасности труда, недостаточным контролем за соблюдением норм и правил охраны здоровья и безопасности труда со стороны руководства узла, филиалов, руководство ГП «Железная дорога Молдовы» и Президиум Профсоюза железнодорожников Молдовы приняли Постановление:

1. Ввести с 15.08.2014 г. сроком на один месяц особый режим работы по охране здоровья и безопасности труда в следующих филиалах Басарабьяского узла: ДС, ВЧД-2, ВЧД-4, ПЧ-3, ШЧ-2, ЭЧ-2, ТЧ-3, СМП-740, ПМС-130.

2. Ввести с 15.08.2014 г. сроком на три месяца особый режим работы по охране здоровья и безопасности труда в ЭЧ-2, ТЧ-3.

3. Руководителям служб Д, В, Ш, Э, Т, П — своим распоряжением перевести филиалы Басарабьяского узла на особый режим, согласно Положению об особом режиме по охране здоровья и безопасности труда на ГП «Железная дорога Молдовы».

4. Работа филиалов Басарабьяского узла в указанный период проводится в соответствии с Положени-

ем об особом режиме по охране здоровья и безопасности труда на предприятии ГП «Железная дорога Молдовы».

5. Руководителям служб в период действия особого режима проводить еженедельно проверки своих филиалов с составлением протоколов проверки соблюдения особого режима на Басарабьяском узле и докладом на Дне контроля у генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы».

6. Контроль за исполнением настоящего Постановления возложен на руководителей всех служб, и в первую очередь — на службу защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» и Техническую инспекцию труда Профсоюза железнодорожников Молдовы.

На всех одна дорога — железная

Николай ГРИГОРИЦА — инженер цеха эксплуатации локомотивного депо Кишинэу, награжденный знаком «Почетный железнодорожник», трудится в ТЧ-1 четыре десятилетия, а его общий трудовой стаж составляет 45 лет. В этом же депо 41 год работает супруга Николая Павловича — Маргарита Георгиевна, последние 28 лет — начальником Центра оперативно-технического учета. Вместе вырастили и воспитали двух прекрасных дочерей: Элла и Алина — финансовые работники. Зять Анатолий Хотинский — ведущий инженер службы МТО, почти 10 лет работает на CFM. Внук, пятиклассник Даниил, радуется всех хорошей успеваемостью.

Л ишь последние полгода из сорока отработанных в депо Николай Павлович не водит поезд. До этого машинист 1-го класса столичного локомотивного депо сидел за контроллером в пассажирском движении. А начал Николай Григорица свой трудовой путь на Молдавской магистрали после

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!



окончания Кишиневского ТУ-1 помощником машиниста дизель-поезда, затем машинистом дизель-поезда. 23 года тому назад ему был присвоен 1-й класс квалификации машиниста дизель-поезда.

За годы работы в ТЧ-1 Н.П.Григорица зарекомендовал себя технически грамотным специалистом, совершенствовал свое профессиональное мастерство, применяя передовые методы

вождения поездов, регулярно добивался экономии дизельного топлива, обеспечивал безопасность движения поездов и высокую культуру обслуживания пассажиров, свой опыт работы передавал молодым помощникам машиниста.

К работе всегда относился с душой и добросовестно, брака в работе и взысканий не имел. Дисциплинированный, трудолюбивый, исполнительный, чувствует ответственность за порученный участок работы. За долгие годы, безупречный труд поощрялся руководством дороги и депо более 30 раз. А в канун прошлого года профессионального праздника машинист ТЧ-1 Николай Павлович Григорица был награжден знаком «Почетный железнодорожник» — самой высокой наградой отрасли.

Работая теперь инженером цеха эксплуатации, Николай Павлович занимается вопросами обеспечения экономного расходования дизельного топлива локомотивными бригадами. Но несмотря на нынешнюю должность, в душе он остался машинистом: все больше тоскует по поездкам на поездах...

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



Подход к работе — комплексный

Особенность Унгеньского движенического предприятия в том, что его структура представлена, помимо линии, не одной, а сразу тремя станциями, представляющими собой, по сути, неразрывное технологическое целое. Причем у каждой — своя специфика. Например, на ст. Берешть выполняет формирование грузовых поездов для трех направлений. Тут же — технический и коммерческий осмотры вагонов, подкрановая площадка. На ст. Унгень, чья деятельность больше связана с обслуживанием пограничного хода через реку Прут — контора передач, перестановка подвижного состава с западноевропейской колеи на широкую и наоборот. Имеется рампа для перегруза штучных грузов. В работе станции Унчешть основное — пропуск поездов. Но кто бы из работающих специалистов вышеперечисленных станций чем не занимался, всех объединяет причастность к общему делу обеспечения на ответственном участке перевозочного процесса и безопасности движения.

В условиях еще слабо налаженных торговых связей между Евросоюзом и странами СНГ, продолжающегося финансово-экономического кризиса, серьезно влияющих на грузопоток, строить свою работу в стабильном ключе местным железнодорожникам непросто. Приходится быть готовыми к лю-

бым неожиданностям — спадам и подъемам в движении, умело реагируя на изменчивую конъюнктуру. Тем не менее, коллективу, руководимому ДС Сергеем Димитраки, многое удается. В нормальном режиме функционирует перестановка. Из Турции и Болгарии прибывают очередные партии вагонов с грузом для Казахстана и России, и по широкой перегрузочной рампе снуют автопогрузчики, перевозят поддоны с тяжелыми коробами. Через станции осуществляется транспортировка нефтепродуктов, строительных материалов. Максимум внимания — безопасности движения поездов.

Встречаясь, специалисты предприятия согласовывают план действий буквально на каждые сутки. И это помогает добиваться комплексного подхода в решении возникающих проблем. Здесь сильное, опытное командное звено — заместители начальника Светлана Скрипник и Валерий Балицкий, отвечающие соответственно за грузовой и движенический цеха; начальник конторы передач Виктор Чаглей; руководители ППВ Вячеслав Корней; вагонного ПТО — Валерий Морару; бригадир ПКО — Федор Немцан. Умелыми дирижерами смен зарекомендовали себя маневровые диспетчеры Виктор Шандаровский и Алексей Вифор. Хорошо справляются с порученным делом ДСП Анна Гривняк и Вика Руссу, оператор при ДСП Галина Козак, составитель поездов Семен Вра-



В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

Фото Юрия КОЗЛОВА

бие, приемсдатчик ПКО Анна Чибрик, слесарь по ремонту автопогрузчиков Михаил Лупу, бригадир перегруза Иван Плачинта, грузчики Валерий Клопот и Юрий Вердияну, товарный кассир Раиса Мырза, приемсдатчик Людмила Берженарь, в конторе передач — оператор по вводу информации Ольга Лихоша и

приемсдатчик Леонид Скорлат, многие другие.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: на посту ДСП Зинаида Тибрик (слева), заместитель ДС Валерий Балицкий и ДС Унгень Сергей Димитраки.

■ ПРОБЛЕМА ОБЩАЯ

О «крашенных» шпалах и нечестной конкуренции

Многочисленные очаги кустовой гнилости шпал стали настоящим бичом для путейцев. Мало того, что создают угрозу безопасности движения поездов, так вдобавок требуют для своей ликвидации немалых затрат средств и труда. Процесс выхода из строя деревянных шпал, прослуживших не одно десятилетие и не замененных вовремя, в силу тех или иных объективных причин, можно назвать естественным. Однако в последний период на железных дорогах постсоветского пространства наблюдается порой и такое нежелательное явление, как преждевременный износ данного материала верхнего строения пути. Уложена такая шпала, скажем, в зоне междурельсовых стыков лет восемь-десять назад новой, а ныне ее уже желателно заменить. Главная причина этого состоит в том, что с переходом на рыночную экономику не все производители деревянных шпал соблюдают технологию. А покупателям непросто визуально оценить качественные характеристики предлагаемого товара, которые проявляются лишь потом, при эксплуатации под открытым небом.

И тем не менее осмотрительность и опыт могут подсказать, как выбрать на данном рынке услуг надежного поставщика. На долговечность эксплуатации деревянных шпал и брусьев влияют, как показывает практика, два основных фактора: древесина и пропитка ее антисептиком, защищающим от гниения и насекомых. Концентрируя на них особое внимание, лучшие предприятия России, Беларуси и Украины не отступают от прежних традиций и стараются организовать на всех стадиях процесса строгий контроль. Отобранную древесину помещают в специальные автоклавы, где в условиях создаваемого вакуума происходит отсасывание из щелей лишней влаги. Затем автоклавы заполняются горячим креозотом — каменноугольной мастикой. Выдерживание шпалы в этой среде в течение нескольких часов под давлением не менее шести атмосфер способствует проникновению антисептика на заданную глубину. При созда-

нии еще одной вакуумной среды остатки антисептика вытекают из древесины. На пропитку одного кубометра шпал используется примерно 75-80 килограммов креозота.

Затраченные материалы и усилия, конечно, диктуют определенные цены. И тут возникает рыночный парадокс, который способен дезориентировать неопытного снабженца той или иной железной дороги, занимающегося закупкой шпал в больших количествах. Если шпала, предлагаемая одними производителями, стоит, скажем, 870-900 рублей в зависимости от складывающейся конъюнктуры, то другие готовы ее уступить в два-три раза дешевле. Эти «другие» — полукустарные предприятия, которые пропитывают древесину по упрощенной технологии и, соответственно, не несут больших затрат. Их особенно много рядом с крупными промышленными зонами, где эксплуатируются подъездные железнодорожные пути. Внешне предлагаемые ими шпалы не отличаются от настоящих — такой же черный цвет, такая же пропитка, но путейцы недаром окрестили данную продукцию «крашеной». Качество можно оценить уже по тому, с каким усилием входит в древесину забиваемый костыль. А если раз-

резать шпалу пополам, то видно, что антисептик почти не проник в древесину. И стоит ли такое покупать даже дешево?

Проблема настолько серьезная для железных дорог стран СНГ, что корреспондент украинской газеты «Магистраль» предпринял специальное журналистское расследование, изложив факты в статье «Подпольные пропитки, или почему гниют шпалы». Выяснилось, что на некоторых полукустарных предприятиях, которые, кстати, не очень-то охотно афишируют свое производство, технология нарушается на всех стадиях. В ход может идти даже бракованная, подгнившая древесина. Из-за ее повышенной пористости креозот проникает легко вовнутрь не за счет давления, а в результате обычной диффузии. Достаточно струи антисептика в корыте, где вымачивают будущую шпалу. Вместо корыта может использоваться труба, в которую вкладывают шпалу и затем ополаскивают креозотом. Сушка — на естественном воздухе. О вакууме и нагреве креозота (подогревают лишь зимой, чтобы не замерз) можно даже не упоминать. Тем, кто, соблазненный низкой ценой, попался на удочку, недобросовестные конкуренты показывают бумажные сертификаты качества, которые ничего не стоит отпечатать на обыкновенном принтере, и даже сфальсифицированные лицензии настоящих, проверенных в деле производителей. Прозрение приходит потом, но уже бывает поздно. Это тот случай, когда говорят, что скупой платит дважды.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: шпалы новые, главное — чтобы долго служили при эксплуатации

Фото автора



■ У НАШИХ СОСЕДЕЙ

В поисках дополнительной прибыли

Об опыте львовских железнодорожников рассказывает украинская газета «Магистраль»

В последнее время на железных дорогах СНГ предпринимается немало усилий по повышению рентабельности пассажирских перевозок. Интересный опыт сложился, в частности, на Львовской магистральной. Наряду с предоставлением пассажирам традиционных услуг, здесь предлагают и не совсем обычные.

Пресс-центр предприятия сообщает, например, о возможности получения в краткосрочную аренду вагона-салона для семейной или деловой поездки как по Украине, так и за рубежом.

Это, по сути, дом на колесах, внутри которого — две спальни, кабинет со спальным местом, ванная, конференц-зал для переговоров или организации досуга. Тут же можно установить большой стол, чтобы принять обед, отпраздновать какое-нибудь торжество, что делает популярными свадьбы, юбилеи или корпоративные вечеринки под перестук вагонных колес. Имеются кухня, обслуживающий персонал.



А вот еще одна услуга. В летнюю пору пассажир может путешествовать на поезде вместе с... собственным автомобилем. К пассажирским поездам, отправляющимся от вокзальных перронов, прицепляют вагоны-автомобилевозы. Это позволяет тем, кто решил воспользоваться услугой, сэкономить ГСМ, избежать неприятностей, связанных с безопасностью движения, погодными условиями и возросшей преступностью на автомобильных дорогах. Один пассажирский поезд может вмещать в себя, исходя из технических характеристик, несколько легковых автомобилей общим весом до 10 тонн.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профсоюзный комитет Бендерского Мостопоезда №1 поздравляют с ЮБИЛЕЕМ уборщиц предприятия **БУРЛАК Анну Васильевну** и **БУЛГАРЬ Екатерину Васильевну**.

*Желаем счастья, радости, успеха,
Желаем быть всегда здоровыми,
Всегда улыбкой день встречать,
Не знать обид, болезней, горя
И никогда не унывать!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения **БОЛДЕСКУ Аурела Викторовича** — старшего энергодиспетчера, **СЫРБУ Виктора Федоровича** — энергодиспетчера, **ПАСЕЧНИКА Сергея Владимировича** — водителя-электромонтера монтерского участка Липкань.

*Вас поздравляем с днем рожденья,
Пусть будет счастливым этот год,
Пускай исчезнут все сомненья,
Пусть возрастает ваш доход!*

* * *

Коллектив ЭЧС-2 Унгень поздравляет с ЮБИЛЕЕМ электромеханика **КОРЛОТЯН Ивана**.



*Сегодня юбилей у Вас,
Пятерки: пять да пять,
И есть желание у нас
Вас громко поздравлять.
Звучат фанфары в Вашу честь,
Играют трубы туш,
Ролей по жизни нам не счесть:
Вы — друг, отец и муж,
Вы — нам коллега дорогой,
А маме — лучший сын,
Ко всем Вы с трепетной душой,
Для всех незаменим!*

* * *

Коллектив и администрация Басарабьской дистанции электроснабжения поздравляют с 60-летием электромеханика Басарабьского сетевого района **ЛЕБЕДЕВА Илью Федоровича**.

*Пусть каждый Ваш обычный день
В прекрасный праздник превратится,
И никогда печали тень
В Ваших глазах не отразится!*

* * *

Администрация и профком Басарабьского СМП-740 поздравляют с днем рождения штукатура **УРСУ М.Ф.**

*Желаем Вам в работе вдохновенья,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!*

* * *

Администрация и профком Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения электросварщика **КОЛЬЦА Василия**, бригадира **ЕМЧУКА Владимира**, слесарей **БЕЗГУНОВА Алексея**, **РУДЕЙ Виктора**, **СЕВАСТЬЯНОВА Василия**, **КИШЛАРЬ Николая**, токаря, **ВЕТРЕНЮК Руслана**, дефектоскописта **КОРОМОК Екатерину**.

— Уважаемые коллеги! Примите наши искренние поздравления! Желаем здоровья, добра, радости, удачи, благополучия и уверенности в завтрашнем дне вам и вашим семьям, исполнения всех ваших желаний и мирного голубого неба!

* * *

Коллектив станции Фэлешть сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ товарного кассира станции **ГОЛИМБЛЕВСКУЮ Ирину Филипповну**.

*Желаем в славный юбилей
Любви всех окружающих людей,
Здоровья крепкого, богатого стола,
Чтоб жизнь была прекрасна и добра!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет службы военизированной охраны сердечно поздравляют с 50-летием начальника службы **ГЫСКЭ Юрия Федоровича**.

*Пусть эта замечательная дата
В душе оставит добрый след.
Желаем Вам всего, чем жизнь
богата:
здоровья, счастья, мира, долгих лет!*

А также поздравляем старшего специалиста по кадрам **ЦЫГАНУ Г.М.** и бухгалтер по материалам **ЦУРКАН Т.Ф.**

*Желаем счастья, светлых дней,
Здоровья, что всего ценней,
Дорогу жизни подлинней
И много радости на ней!*

* * *

Коллектив станции Буковэц поздравляет с днем рождения дежурного по станции **РУСУ Марину Анатольевну**.

— Мы хотим в этот день от души пожелать: не болеть, не стареть, никогда не скучать, и еще много лет дни рождения встречать!

* * *

Руководство и цеховой профсоюзный комитет станции Кэлэраш поздравляют с днем рождения ДСП **КОШКОДАН И.Н.**, билетных кассиров **СКЛИФΟΣ М.С.**, **ТУРУТА Г.Ф.** и **БАКАЛУ В.В.**

*Желаем лет до ста дожить,
С хорошими людьми дружить,
С плохими — лучше не встречаться
И никогда не огорчаться!*

— Уважаемые коллеги! Здоровья вам, счастья, благополучия и успехов в вашем нелегком труде!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Дортехшколы сердечно поздравляют **БЕЛОУЩЕНКО Надежду Антоновну**, библиотекаря школы, с днем рождения!

— Желаем крепкого здоровья, семейного благополучия, терпения и никогда не унывать!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ помощника машиниста **ГРУБЫЙ Николая Алексеевича**.

— От всей души желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, долгих лет жизни и дальнейших успехов в труде!

* * *

10 августа старшему мастеру колесно-роликового цеха вагонного депо Кишинэу **ФЕДЧУКУ Николаю Афанасьевичу** исполнилось 62 года. Коллектив цеха поздравляет своего мастера с днем рождения.

*Уважаемый наш мастер!
От души Вас поздравляем
И здоровья крепкого
В день рождения желаем!
А еще — успехов, счастья
Мы желаем от души,
Будьте Вы всегда и всюду,
Как и прежде, хороши!
А еще признаться Вам хотим,
Что гордимся мастером своим.
Далеко не всем, как нам, везет —
Мастер наш простит все, все поймет.
С подчиненными Вам нелегко порой,
Нужно Вам вести их за собой.
Пусть Вас ценят, любят, уважают,
Четко все приказы исполняют!*

■ ЗНАЙ ИСТОРИЮ РОДНОГО КРАЯ

Следы древнейшей цивилизации

Трудно сказать, сталкивались ли с чем-нибудь подобным те, кто прокладывая около 120 лет назад железнодорожную колею возле села Рогожень. Но когда специалисты, задействованные ныне в здешней степи на реконструкции автодороги Орхей—Сорока, снимали недавно очередную слой грунта, ковш экскаватора вдруг наткнулся на остатки неизвестного поселения. Перед изумленными взорами людей, собравшихся на краю углубления, предстали осколки керамической посуды с необыкновенными узорами и символами, кремниевые орудия труда, каменные жернова, фигурки божеств. Впрочем, для ученых из Национального археологического общества, срочно вызванных на место находки, не было в этом ничего удивительного. Ареал северной части республики, и в частности территории, занимаемых ныне Флорештским и Шолдэнештским районами, около семи тысячелетий назад являлся едва ли не центром процветавшей в Карпато-Днепровском регионе культуры неолита Триполье—Кукутень. Именно к той далекой поре, как установили, относилось поселение.

Проживавшие в прадавние времена племена не знали металлов, но тем не менее достигли значительного уровня развития. Они занимались скотоводством, выращивали пшеницу, ячмень, просо, горох, коноплю, виноград.



Земля обрабатывалась мотыгами из оленьего рога, применялось деревянное рало, которое тянули волю. Жали пшеницу серпами из заостренных обломков кремния. Были развиты гончарство и ткачество. Одно- и двухэтажные жилища семейного типа строились из ивовых прутьев, обмазанных глиной, внутри — очаги для приготовления пищи и обогрева помещений. Дома располагали обычно по радиальной схеме с культовым сооружением посередине. Селения размещались в труднодоступной местности и окружались земляными валами. В Среднем Побужье существовали целые протогорода с населением свыше двадцати тысяч человек. Интересная деталь: после сорока-пятидесяти лет селение сжигалось дотла вместе со всеми постройками, вещами и утварью, а жители уходили на новое место. По мнению археологов, это делалось с той целью, чтобы избежать эпидемий.

У племен были свои верования. Они поклонялись рогатому существу — небесному быку, олицетворявшему Солнце, а также воде, всему тому, что способствовало плодородию. Ритуалы, свя-

занные с циклами сельскохозяйственного сезона и инициацией, выполняли жрецы. На алтарях совершались жертвоприношения, как правило, домашних животных и птиц. При раскопках археологи находят обнаженные женские статуэтки из глины и камня, крохотные керамические стульчики, посуду с цветными изображениями ушей, собак, дождя, неба. Назначение отдельных предметов, как, например, моноклей, биноклей и триноклей, до сих пор не разгадано.

Цивилизация перестала существовать примерно в конце III тысячелетия до нашей эры. Она, скорее всего, погибла под натиском диких кочевников, вторгавшихся с востока в период так называемого переселения народов, или же растворилась в их среде. Однако элементы культуры не исчезли бесследно, будучи восприняты населением более поздней эпохи бронзы и железа. Встречаются они и теперь — в узорчатых вышивках на рушниках и национальных костюмах, орнаментах расписных пасхальных крашенок, в некоторых религиозных обрядах, ассимилированных церковью. По рассказам старожилов, еще в начале прошлого века на берегах речушки, что протекает рядом с селом Рогожень, из зарослей вишняка выглядывали небольшие хатки под соломой, с разукрашенными охрой глиняными стенами — так называемые мазанки, разительно напоминавшие древние жилища.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ: немые свидетели древнейшей цивилизации.