

FERROVIARUL

Moldovei

N 29 (5845) 22 iulie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

La Magistrala moldovenească

CONȘTIENȚIZÂND SITUAȚIA

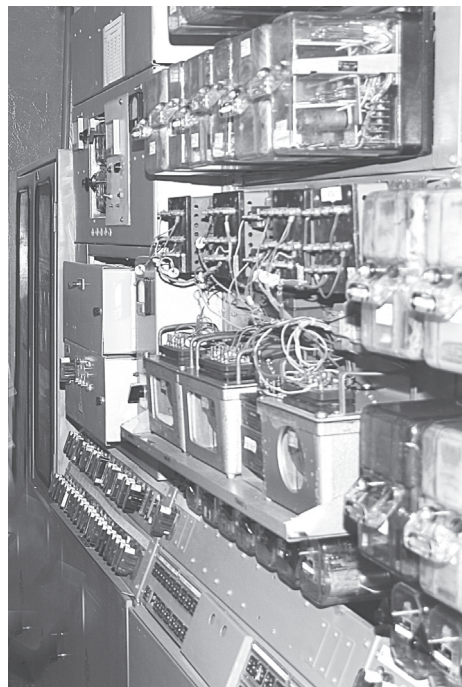
Instalațiile SCB și de comunicație funcționează în regimul stabilit

Colectivul secției Chișinău semnalizare și comunicații, condus de Alexei Bojenko, muncind în condițiile complicate ce s-au creat la IS «Calea Ferată din Moldova» din cauza finanțării deficitare în virtutea unor motive de ordin obiectiv, conștientizând importanța primordială a necesității garantării funcționării sigure a instalațiilor SCB și de comunicație, care țin nemijlocit de securitatea circulației trenurilor și dirijarea procesului de trafic, în linii generale își îndeplinește destul de bine obligațiunile de serviciu.

Nu s-a admis creșterea numărului raeturilor instalațiilor, în condițiile când practic toate dispozitivele ce funcționează în regim strict, precum instalațiile ALSN și radiocomunicație ale locomotivelor, PONAB, blocurile și relele SCB și altele, au depășit de 3-4 ori termenul stabilit de exploatare.

În plus, au fost diminuate consumurile de exploatare: în baza îmbunătățirii logisticii utilizării mijloacelor de transport auto, cumulării operațiilor executate s-au economisit 19 mii lei la combustibil, 9 mii lei la energia electrică — grație folosirii mai eficiente și raționale a utilajului electric.

În multe cazuri la reparația utilajului specialiștii secției nr.1 semnalizare și comunicații folosesc detalii la mina a doua, ceea ce permite excluderea cheltuielilor pentru procurarea pieselor noi. Actualmente, de rînd cu îngrijirea instalațiilor în funcțiune, ei consideră drept sarcină principală realizarea lucrărilor, ce ar spori siguranța funcționării acestora, mai ales în perioada de iarnă care urmează. Pe banii secției s-au procurat și montat trei compresoare



noi, iar altele trei au fost reparate capital și servesc la menținerea caburilor magistrale de comunicație sub presiune excesivă. Au fost înlocuite 57 metri de cablu MKLS defectat, 930 metri de cablu al rețelei locale. Au fost reparate 37 mecanisme electrice de acționare a macazurilor.

Se acordă atenția necesară îngrijirii încăperilor tehnice și de serviciu, condițiilor de muncă ale angajaților. În una din clădiri a fost reparată casa scării, s-a făcut ordine pe teritoriu, au fost vopsite boxele de staționare a mijloacelor de transport auto, cele de păstrare a materialelor. Pentru muncitorii Casei comunicațiilor din Chișinău s-a procurat un rezervor cu apă potabilă.

— În orice domeniu, — a menționat, în particular, Alexei Bojenko, șef al secției, — și în orice circumstanțe succesul îl asigură oamenii. La întreprinderea noastră muncesc mulți specialiști cu experiență, conștiincioși, care contribuie semnificativ la asigurarea stabilității muncii colectivului. E vorba de șeful de sector I.Gribinenco, electromecanicii superiori A.Barbăneagră, V.Handojco, V.Capeliuh, N.Trifan, V.Solcuțan, S.Mindrescu și alții. Cadrele de conducere tinere, dar pline de inițiativă, precum V.Borș, șef-adjunct, responsabil de funcționarea instalațiilor SCB al secției, D.Rudoî, șef-adjunct, responsabil de func-

ționarea bună a instalațiilor de comunicație, V.Smuc, inginer-șef, dirijează cu iscusință activitatea de producție a secției nr.1 semnalizare și comunicații.

Specialiștii subdiviziunilor serviciului semnalizare și comunicații demult sînt considerați elita specialităților feroviare. Și pe bună dreptate. Doar, asigurarea neîntreruptă a funcționării instalațiilor SCB și de comunicație presupune o pregătire teoretică bună a specialiștilor de înaltă calificare. Anume din această categorie fac parte majoritatea angajaților secției nr.1 semnalizare și comunicații: competenți în aspect tehnic, experimentați, mergînd în pas cu timpul.

Liliana NICHIFOROV

Imagini: Iurie KOZLOV



Obiectul grijii — podurile și linia de cale ferată

În clădirea fostei secții de bagaje a stației Șoldănești podarii sub conducerea maistrului Dumitru Batiușka din cadrul secției linii nr.5 și-au amenajat un sediu. Aici au fost executate lucrările necesare de reparație, a fost construită o sobă. De acum încolo oamenii vor avea un loc pentru a-și schimba hainele, a lua masa, a sta la cald în perioada rece a anului.

Echipa îngrijește construcțiile ingineresti de pe sector, printre care — podul peste riul Nistru și unicul tunel existent la calea ferată. Specialiștii sînt experimentați, posedă deprinderi de constructor, dar și de alpinisti, căpătate în procesul de studii organizat anul trecut.

Gospodăria liniei a aceluiași sector Șoldănești se află în grija districtului, condus de maistrul-picher Constantin Kuții. Deși există probleme în ce privește aprovizio-



Imagine: Iurie KOZLOV

narea cu traverse pentru rărirea focarelor de putregai, muncitorii mențin punctajul la nivelul convenit. Pentru aceasta ei muncesc din răsputeri, verifică zilnic starea liniilor din subordine și lichidează operativ devierile de la normă depistate.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: maistrul-picher Constantin Kuții și maistrul podarilor Dumitru Batiușka

Profioniștii — la stația liniară

De la stația Unțești, parte componentă a nodului feroviar de frontieră Ungheni, liniile de cale ferată pornesc în trei direcții: spre Ungheni, spre Bălți (prin stația Berezști) și spre Chișinău.

Toate trei au o importanță strategică pentru traficul de marfă și călători, aceasta solicitînd acțiuni competente la recepționarea și expediția trenurilor din partea specialiștilor, care-și fac serviciul la pupitrul de dirijare. În acest sens lucrurile stau cit se poate de bine, pentru că impiegații de mișcare Natalia Ponomari, Raisa Bostan, Victor

Rotari și Carolina Bolișoi cunosc domeniul de activitate, sînt disciplinați, serioși.

Vlad PAVLOV

ÎN IMAGINE: aproape 22 de ani muncește la magistrală impiegatul de mișcare Raisa Bostan, care a absolvit pe timpuri Colegiul tehnic de transport feroviar din Bălți



Responsabili de securitate

Angajații stației Cimișlia sub conducerea șefei întreprinderii Valentina Selemițan desfășoară procesul de asistare a mișcării trenurilor și cel de manevră în conformitate cu regulile securității circulației.

Acțiunile competente la panoul de dirijare a postului centralizare electrică se datorează în mare parte instruirilor tehnice, organizate cu scopul perfecționării cunostințelor și deprinderilor profesionale. Dar și nivelului înalt de disciplină, capacității de executare, caracteristice tuturor specialiștilor fără excepție: impiegații de mișcare Nelea Ischimji, Natalia Corlăteanu, Ana Acu-lova, Elena Stănescu, Maria Florea.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: din anul 1974 activează în domeniul transportului feroviar impiegatul de mișcare Maria Florea, absolventă a Școlii tehnice feroviare Basarabeasca. Pînă a veni la stația Cimișlia ea a muncit la alte sectoare ale căii ferate: Abacția, Basarabeasca, Ciuflești, Zloți.

Imagine: Iurie KOZLOV



Revizia tehnică de la stația Chișinău: securitatea vagoanelor este garantată

Funcționarea stației nodului feroviar din capitală implică direct recepționarea-expediția și recompunerea trenurilor, de aceea asigurarea securității circulației trebuie să se afle la cel mai înalt nivel. De rind cu alți participanți ai procesului tehnologic, un rol important în acest sens revine colectivului reviziei tehnice de aici, responsabil de starea tehnică a vagoanelor.

Trenurile, care sosesc la stațiile Chișinău-1 și Chișinău-2 din trei direcții, pot fi divizate în două categorii: cele supuse trierii și cele de tranzit. Primind informația despre sosirea unui tren, impiegatul de mișcare de la postul centralizat de dirijare îl anunță anticipat pe operatorul de vagoane al reviziei tehnice. În curând pe linia de primire se prezintă grupul de muncitori în veste portocalii, care lucrează în tura respectivă. Ei sînt dotați cu stații radio portative și ciocănele cu miner lung pentru ciocănirea ansamblurilor și detaliilor controlate. Verificarea stării tehnice a materialului rulant nu este deloc simplă. Orice defecțiune omisă poate avea consecințe serioase, de aceea trebuie să fii foarte atent,

stă în puteri pentru a evita accidentele pe sectorul din subordine.

— Ce aveți a spune despre colectiv?

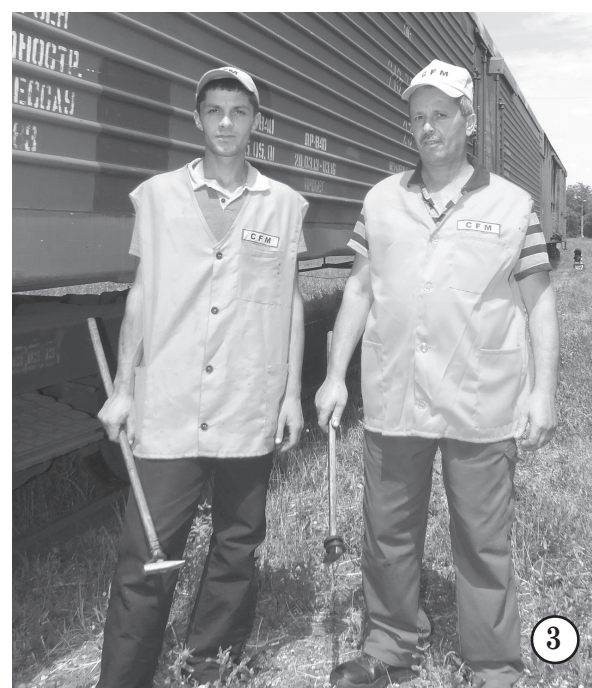
— Lipsa rebutului tehnic demonstrează abordarea calificată a obligațiilor de serviciu. În cele patru ture (a cite cinci angajați fiecare, inclusiv operatorul de vagoane) muncesc cadre cu experiență, disciplinate. Printre cei mai dotați se numără revizorii superiori Ghenadie Vacarciuc, Mihail Tihu, Vasile Chiorescu, Vasile Savcenca, revizorul cu vechime de muncă Ion Gangan, revizorii tineri, dar responsabili Petru Arnăuț, Gheorghe Bocalu și alții.

Referindu-ne la specificul profesiei de revizor vagoane, în baza instrucțiunilor de serviciu poate fi întocmită o listă lungă a celor ce trebuie să cunoască și să inde-

re, cînd este inclus semnalul de acoperire. Am fost martor al situației, cînd revizorii de vagoane, întrebându-i pe mecanicii de locomotivă în timpul detașării acuplării de frînă dintre locomotivă și primul vagon cum au funcționat frînele pe parcurs, au pornit să verifice vagoanele sosite din ambele părți.

— În procesul de exploatare a vagonului apar defecțiuni diferite, — au explicat specialiștii. — Unele din ele pot fi lichidate pe loc, și o facem imediat. Însă în cazul cînd se constată defecte serioase, scriem cu cretă pe cutia vagonului verdictul: la «tratament».

De astă dată n-a existat nimic grav. Însă aceeași practică îndelungată demonstrează, că printre defectele ce necesită reparație curentă obligatorie cu



dacă oferi garanția deplasării sigure a vagonului mai departe. E vorba de o vigoilență deosebită, îmbinată cu profesionalism, cunoaștere la perfecție a construcției vagoanelor de diverse tipuri, ce reprezintă nu doar niște depozite pe roți, ci mecanisme complicate.

— Sectorul nostru de muncă este unul din cele mai responsabile, — declară Alexei Cusnarenco, care conduce colectivul reviziei tehnice. — În actuala stare a fluxului de încărcături noi primim în fiecare tură două marfă și expedim la fel două ori chiar mai multe garnituri cu marfă. În plus, verificăm și starea tehnică a trenurilor de călători, care pornesc din gara capitalei. Exigențele vizavi de îngrijirile tehnice efectuate sînt sporite. O mare parte a vagoanelor exploatare, atît cele de marfă, cit și de călători, sînt vechi, multe din ele depășesc termenul de exploatare stabilit de uzină, de aceea există riscul suplimentar al defectării spontane a detaliilor și ansamblurilor pe parcurs. Această situație este inadmisibilă. Angajații noștri fac tot ce le

plinescă acesta. Dar instrucțiunile ca atare nu vor fi de mare folos, dacă execuția lor nu se va baza pe o intuiție sănătoasă în procesul depistării defecțiunilor tehnice posibile. Multe din acestea sînt camuflate și pot fi descoperite doar în baza unor semnalmente abia perceptibile. Deseori sîntem martorii următorului tablou: pe linia din stație sosește trenul, iar revizorii de vagoane aflați în spațiile dintre linii petrec cu privirea vagoanele în mers. S-ar părea că acestea pur și simplu așteaptă ca trenul să se oprească. Dar nu e așa. Ascultînd atent ritmul mișcării, specialiștii sesizează chiar și cele mai mici sunete străine. Practica de muncă demonstrează, că mai bine de două treimi din defecte se depistează anume din mers, la auz: existența locurilor plane în bandajele roților, cutia de unsoare în proces de deteriorare, blocare a osiei montate, supraîncălzirea osiei etc.

O examinare tehnică mai minuțioasă are loc deja în timpul staționării trenului pe linia specializată de primire-expedie-

detașare este, de exemplu, ruperea spiralei dispozitivului de absorbție a mecanismului de autocuplare. Ceea ce trădează un asemenea defect este luciul metalic pe suprafețele inferioară și laterală ale cozii cuplei automate, pe fișa inferioară a bridei de tracțiune. Prezintă pericol fisurile detaliilor turnate ale boghiului. Surprize neplăcute poate oferi starea părții pneumatice, a cutiei de unsoare, mecanismului de frînare, a construcției, ce transmite încărcătura pe șasiul vagonului.

Reparația curentă cu detașare se efectuează pe linia specializată a reviziei tehnice, unde sînt aduse vagoanele «bolnave». Zona de reparații este dotată cu macara, alte dispozitive, cu ajutorul cărora sînt ridicate și mutate greutatea, se execută lucrări de sudare, de schimbare a osiilor montate. Tot aici se pregătesc de încărcare vagoanele pentru numeroșii agenți economici, care recurg la serviciile stației nodului feroviar Chișinău. Echipele turelor sînt conduse de Emil Chirica și Vasile Galoi. Din prima fac parte trei lăcătuși-reparato-

ri, din cea de-a doua — doi. Numărul de angajați depinde de volumul de muncă real.

Procesul de revizie se termină în felul următor. Revizorul vagoane superior de tură face notița respectivă în lista vagoanelor. În continuare îl informează pe operatorul de vagoane și acesta interrupe semnalul de acoperire, raportează dispecerului de manevre precum că garnitura este pregătită pentru descompunere la «cocoasă» ori impiegatului de mișcare despre aceea, că trenul de tranzit își poate continua drumul.

N-ar fi corect dacă nu m-ași referi la condițiile habituale ale revizorilor de vagoane. În blocul cu două etaje de la marginea zonei de manevre, pe care-l ocupă acestea, multe lucrări au fost efectuate de ei înșiși: reparația și dotarea cu cele necesare a camerelor de duș, camerelor de odihnă și de prînz, a vestiarelor. Vizitînd în timpul reviziilor cu comisia diferite sectoare ale magistralei și comparîndu-le, ceea ce se vede aici, în primul rînd ordinea exemplară, te face să te gîndești involuntar: așa ceva nu există nicaieri! Îmbinarea uimitoare a spiritului practic și aspectului estetic constituie un exemplu viu, cum se poate renunța o dată și pentru totdeauna la încăperile afumate, murdare, care mai pot fi văzute destul de frecvent la stațiile nodurilor feroviare și pe liniile curente.

Mai există ceva demn de a fi remarcat: vagonarii de la stația nodului feroviar al capitalei sînt inițiatorii implementării la magistrala noastră a sistemelor alternative de încălzire cu raze infraroșii. Montarea aparatului respectiv în blocul administrativ-habitual a permis să se renunțe la serviciile centralei termice municipale, dar și asigură micșorarea de două ori a cheltuielilor în perioada rece a anului.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Operatorul de vagoane al reviziei tehnice Svetlana Bejan, absolventă a Colegiului de transport feroviar din Odessa

2. Anatolie Ganibani (la stînga) și Vasile Galoi, lăcătuși-reparatori de categoria a IV-a

3. Vasile Savcenca, revizor superior (la dreapta), muncește cot la cot cu feciorul său Petru

4. Foișorul de odihnă în pauze și zona de reparație curentă cu detașare

Imagini: Iurie KOZLOV



Prima promoție a UTM – la filialele căii ferate

Zece absolvenți ai Universității Tehnice a Moldovei (UTM) au susținut cu succes în acest an teza de licență și au obținut specialitatea de inginer în exploatarea tehnică a materialului rulant. Președinte al Comisiei de stat pentru susținerea tezei de licență de către studenții UTM a fost Serghei TOMSA, vicedirector general, responsabil de infrastructură și tractiune la IS «Calea Ferată din Moldova». Specialist cu autoritate în domeniul transportului feroviar, dinsul a remarcat nivelul bun de pregătire al viitorilor ingineri în exploatarea tehnică a materialului rulant și a trasat prioritățile de viitor în procesul pregătirii specialiștilor pentru magistrala de fier a Moldovei, specificând, că CFM este un veritabil laborator pentru UTM.

Drept confirmare a celor spuse a devenit recenta stagiere de două luni a studenților din anii II și III, facultatea «Inginerie mecanică, industrială și transporturi», specialitatea «Ingineria și tehnologia transportului feroviar», la depoul de locomotive din capitală. Acești studenți au avut fericita ocazie de a participa la festivitatea solemnă cu ocazia primei promoții de specialiști în domeniul transportului feroviar a Universității Tehnice a Moldovei.

Absolvenții UTM își vor continua studiile în domeniu în cadrul unui masterat la Universitatea Tehnică «Gheorghe Asachi» din Iași, cu care instituția de la noi are semnat un acord de colaborare privind pregătirea specialiștilor de profil. La admiterea-2016 se preconizează instituirea masteratului în domeniul feroviar și la UTM cu suportul Universității Tehnice «Gheorghe Asachi» din Iași.

În preajma Zilei feroviarului sase absolvenți ai UTM au completat rindurile marii familii de feroviar a IS «Calea Ferată din Moldova». Tinerii ingineri în exploatarea tehnică a materialului rulant au fost angajați la muncă la depourile de locomotive, remizele vagoane, la reviziile tehnice și stațiile de triere.

Menționind colaborarea rodnică și strinsă între UTM și CFM, șeful programului «Ingineria vehiculelor auto și feroviare» a departamentului transporturi, doctor în științe tehnice, conferențiar universitar Ilie Manole, a reiterat:

— În legătură cu desfășurarea reușită a stagiilor practice a studenților UTM la



întreprinderile CFM și cu ocazia jubileului de 40 de ani de la demararea procesului de pregătire a inginerilor în transporturi, în cadrul departamentului transporturi, Universitatea Tehnică a Moldovei le-a înmănat Diplome de onoare lui Serghei Tomșa, vicedirector general al IS «Calea Ferată din Moldova», responsabil de infrastructură și tractiune; Nicolae But, șef al depoului de locomotive din capitală; Serghei Kotelnik, șef al remizei vagoane de pasageri Chiși-

nău; Valeriu Sanuhin, lăcătuș de categoria a V-a pentru reparația materialului rulant, decorat cu medalia «Meritul Civic»; și lui Iurie Pregel, inginer-șef al depoului de locomotive nr.1.

Universitatea Tehnică a Moldovei menține relații strânse și rodnice de colaborare nu doar cu IS «CFM», pentru care a devenit forjer de cadre, dar și cu instituțiile universitare de profil din România, Rostovpe-Don, Ucraina (IITF din Dnepropetrovsk). Profesorii de la UTM sint convinși, că cei mai buni studenți ai acestei instituții de învățământ devin tinerii ce provin din familii de feroviar, dinastii feroviare. Părinții le alioiesc din copilărie atașamentul față de calea ferată. De aceea ei și devin cei mai buni specialiști.

Liliana NICHIFOROV

Pentru unii – artă, pentru alții... – durere de cap

Desenind cu ocră diferite imagini pe pereții pesterilor în pauzele dintre vinătorile de maimuți, predecesorii noștri din vremurile străvechi n-au presupus niciodată, probabil, că peste mii de ani cineva le va urma exemplul. Anume din domeniul arheologiei provine termenul «graffiti», atât de popular astăzi în mediul adolescenților – imagine, desen, inscripție, zgiriata ori desenate cu vopsea pe perete.

Nu există nici o îndoială, că ele conțin un potențial semnificativ pentru exprimarea esenței creative a omului. Altceva trezește neliniște: după ce progresul tehnic ne-a oferit markere și baloane cu vopsea pulverizantă, unul din noile tipuri de graffiti – spre-art – a devenit o adevărată epidemie, care are multe în comun cu distrugerea intenționată a bunurilor și cu vandalismul.

Talentele stradale aleg cele mai diferite obiecte pentru a-și exprima fanteziile: pereții blocurilor cu multe etaje, garduri, caroseriile mașinilor și vagoanelor.

Din păcate, și calea ferată se confruntă cu un asemenea gen de «creație». Parcurgind cu trenul sectorul dintre stațiile Visterniceni și Chișinău, ai ocazia să admiri prin geamul vagonului un perete din beton zugrăvit în lung și-n lat cu diferite desene. O adevărată galerie în aer liber. Rodul «creației» adepților sprei-artei sint vizibile și la gara stației liniare Cornești. Va trece mult timp, foarte mult timp, din cauza lipsei finanțelor, pînă cînd vor fi înlăturate inscripțiile și desenele oribile pe coloanele terasei pentru călători.

Trebuie să recunoaștem: există și mulți tineri talentați printre cei ce vandalizează în acest mod pereții. Numai că ar fi bine să-și materializeze creația cumva legal, fără a dauna aspectului construcțiilor și mijloacelor tehnice.

Vlad DOBROV

Arșiță pe linia de cale ferată

Pe arșița verii te simți neconfortabil chiar și în încăpere. Ce mai zic atunci oamenii, care muncesc fizic din greu în aer liber ori în cabina locomotivei, corpul metalic al căreia se încălzește la soare extrem de repede mai ales în timpul opririlor la stații! Principalul pericol ține de situația, că în condițiile temperaturilor ridicate organismul uman pierde o cantitate mare de lichid. Deja la pierderea unui litru de lichid, bunăoară, se acutizează setea, a doi litri – scade capacitatea mintală, a trei litri – apar amețeli și sint posibile atacuri de cord. De aceea are o mare importanță respectarea regimului potabil corect.

Insăși natura existenței umane demonstrează, că cea mai ideală băutură pentru a potoli setea este apa obișnuită. Nimic de mirare, dacă ne amintim, că organismul uman este format în proporție de 65-70 la sută anume din apă. Pentru o mai bună asimilare a apei de către organismul medicii recomandă a adăuga în ea sucul unui sfert de lămâie, un pic de sare ori o linguriță de zahăr.

Cît privește feroviarul, acestea trebuie să știe, că apa multor fîntîni situate la stații ori de-a lungul liniilor de cale ferată au apa impurificată, de aceea nu poate fi consumată. Aprovizionarea cu apă potabilă urmează să se facă doar din surse verificate și recomandate de specialiștii serviciului medicină preventivă. Este considerată calitativă apa de izvor, dacă aceasta provine din straturile de pămînt situate departe de gunoiști, depozite cu substanțe chimice și produse petroliere, gospodării animale.

Este util ceaiul slab concentrat cu puțin zahăr, în special cel verde. De remarcat, că ceaiul fierbinte potolește setea mai bine decît cel rece.

În cazul transpirației intense, ceea ce se întîmplă de obicei atunci, cînd omul muncește fizic din greu pe timp de arșiță, împreună cu apa organismul pierde multe

minerale și săruri. Echilibrul acestora poate fi restabilit consumînd apă minerală alcalină – slab gazată ori negazată. Iar laptele acru, iaurturile și cvasul natural (preferabil preparate în condiții casnice) stimulează refacerea microflorei intestinale.

Cît privește apa dulce gazată, ea nu aduce nici un folos. Consumarea acesteia doar amplifică setea.

Pe arșiță nu se recomandă consumarea băuturilor reci, deoarece organismul obișnuit cu temperatura înaltă a mediului ambiant este slab protejat contra frigului și, deci, poate răci ușor. Este inadmisibil de asemenea surplusul de lichid în organism. Consumul excesiv de apă sporește solicitarea organelor interne, în special a inimii și rinichilor.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINI:

1. Izvorului, ce curge din dealul acoperit cu pădure din preajma stației Verejeni, demult i s-a dus vestea prin împrejurimi de sursă de apă curată

2. Deși arată frumos, fîntina de la stația Mărculești nu poate potoli setea celor afectați de ea. O tablă fixată alături atenționează, că apa ei poate fi utilizată doar în scopuri tehnice

Imagini: Iurie KOZLOV



ATENȚIE: CANICUȚA!



Colectivul serviciului linii al IS «CFM» este profund îndurerat în legătură cu decesul subit al șefului-interimar al secției linii Basarabeasca, Feroviarului de onoare

Ivan TKACENKO

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și persoanelor apropiate ale defunctului.

Colectivul Trenului poduri nr.1 Bender este îndurerat de moartea prematură a șefului-interimar al secției linii Basarabeasca

Ivan TKACENKO

și exprimă condoleanțe rudelor și prietenilor decedatului.

Colectivul nodului feroviar Basarabeasca este profund îndurerat de moartea subită a șefului-interimar al secției linii

Ivan TKACENKO

și exprimă sincere condoleanțe familiei și rudelor.

Colectivul secției linii Basarabeasca este profund îndurerat de moartea prematură a șefului-interimar al secției linii Basarabeasca

Ivan TKACENKO

El a condus cele mai complicate sectoare de producție și munca sa a fost apreciată după merit: Ivan Tkacenko este decorat cu insigna «Feroviar de onoare», cu medalia «Meritul Civic». Secția linii și Calea Ferată a Moldovei a pierdut un profesionist cu literă mare.

Amintirea sa luminoasă vă trăiește veșnic în inimile noastre.

