

# FEROVIARII MOLDOVEI



N 32 (5902) 3 noiembrie 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## Întrunirea a 65-ea a ЦСЖТ

O delegație a IS "Calea Ferată din Moldova" în frunte cu Iurii TOPALA, director general al IS "CFM", a participat în perioada 26-27 octombrie 2016 la cea de-a 65-ea întrunire a Consiliului de transport feroviar al statelor-membre ale Comunității, care s-a desfășurat la Tallinn, Estonia. Din ea au făcut parte Grigore CONDURACHE, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială, Valeriu CONSTANTINOV, șef al serviciului relații internaționale și protocol, Nadejda MELENTII, secretar-referent.

La întrunire s-au convocat membrii Consiliului — conducătorii administrațiilor feroviare din Republica Azerbaieană, Republica Armenia, Republica Belarus, Republica Kazakstan, Republica Kirghizia, Republica Moldova, Federația Rusă, Republica Tadjikistan, Republica Turkmenistan, Republica Uzbekistan, Ucraina, membrii asociației ai Consiliului — conducătorii administrațiilor feroviare din Georgia, Republica Letonia și Republica Finlanda, conducătorii administrațiilor feroviare din Republica Lituania și Republica Estonia, precum și președintele Direcției Consiliului de transport feroviar al statelor-membre ale Comunității.

La sedință au participat de asemenea reprezentanții Confederației Internaționale a sindicatelor feroviarilor și constructorilor din transporturi, ai Comitetului executiv CSI.

În cadrul ședințelor de lucru au fost examinate următoarele chestiuni: bilanțurile muncii de exploatare a rețelei de căi ferate în primele nouă luni ale anului 2016; activitatea domeniului pasageri în traficul internațional; orarul circulației trenurilor și bilanțurile recensământului vagoanelor de marfă și al containerelor; achitățile reciproce între administrațiile feroviare în opt luni ale anului 2016, politica tarifară a căilor ferate în traficul internațional de marfă pentru anul 2017; cercetările științifice și elaborările experi-

### ACTIVITATEA INTERNAȚIONALĂ A MAGISTRALEI



mentale, alte chestiuni actuale, ce țin de activitatea transportului feroviar al statelor-membre ale Comunității.

S-au adoptat decizii pe marginea tuturor chestiunilor de pe ordinea de zi, ceea ce va permite sporirea nivelului de interacțiune și responsabilitate economică a administrațiilor feroviare la transportarea pasagerilor și mărfurilor între statele-membre ale Comunității și a randamentului activității rețelei de căi ferate în traficul internațional.

Întrunirea a fost prezidată de Sulev Loo, copreședinte al Consiliului, preșe-

dinte al comitetului de conducere — director general al SA "Calea ferată din Estonia", și Oleg Beloziorov, președinte al Consiliului, președintele Societății pe acțiuni de tip deschis "Rossiiskie jeleznăe doroghi".

La totalizarea rezultatelor activității căilor ferate din spațiul CSI pe parcursul a nouă luni 2016 s-a menționat, că, în pofida declinului în continuare al economiei, volumul traficului de marfă rămâne la nivelul anului 2015. În lunile ianuarie-septembrie au fost transportate în total circa 1,5 miliarde tone de încărcături. Cifra este cu

0,1% mai mare față de anul precedent. Circuitul marfar s-a majorat cu 0,6 la sută. A înregistrat o creștere de 8,2 la sută și transportul cu containerele. În primele nouă luni ale anului 2016 planul de încărcare a fost îndeplinit în ansamblu pe rețeaua de căi ferate cu 101,3%. Au fost transportate 1442,8 mln. tone de marfă, adică cu 7,2 milioane tone (0,1%) mai mult decât în perioada respectivă a anului 2015.

Printre administrațiile feroviare, care și-au onorat angajamentele la capitolul încărcare mărfuri, se numără cele din Republica Azerbaieană (+30,8%), Republica Armenia (+10,6%), Republica Belarus (+2,3%), Republica Kazakstan (+2%), Republica Kirghizia (+38,7%), Republica Moldova (+23,4%), Federația Rusă (+0,4%), Republica Tadjikistan (+24,2%), Republica Turkmenistan (+39,2%), Ucraina (+0,9%), Georgia (+16,3%), Republica Letonă (+8,2%), Republica Lituania (+13,2%) și Republica Estonia (+3,8%).

În scopul asigurării funcționării stabile a transportului feroviar, Consiliul a examinat la cea de-a 65-ea sedință a sa și a operat modificări la o serie de acte normative. Participanții întrunirii au aprobat de asemenea noul orar al circulației trenurilor de pasageri în traficul internațional. Acesta va intra în vigoare din 11 decembrie 2016.

După cum s-a menționat în procesul-verbal al ședinței, în traficul internațional de pasageri au fost transportate 13,9 milioane persoane, ceea ce constituie 95,8% față de perioada similară a anului 2015. Circuitul total de călători s-a redus cu 1,6% și a alcătuit 3,2 miliarde de pasageri, lungimea medie a călătoriilor s-a majorat cu 1,4 la sută și a constituit 266,2 km.

Activitatea celei de-a 65-ea întruniri a Consiliului de transport feroviar a confirmat eforturile acestei organizații internaționale de prestigiu privind fortificarea permanentă a procesului de colaborare constructivă a statelor, formarea unei piețe moderne, civilizate a serviciilor de transport.

**Următoarea sedință a Consiliului va avea loc la Moskova în perioada 18-19 mai 2017.**

Irina KRAEVSKAIA







## LA CONTROL — PREGĂTIREA DE IARNĂ

**Directorul general al ÎS "Calea Ferată din Moldova" Iurii TOPALA ține la control pregătirea tuturor filialelor Magistralei moldovenești pentru activitatea în condițiile de iarnă 2016-2017. Or, încă în toial verii conducătorul întreprinderii, printr-un ordin al său a creat o comisie specială, care monitorizează mersul acestei munci actuale importante.**

## Acțiuni complexe la SSC-1

Creată în luna august curent în cadrul secției nr.1 semnalizare și comunicații, condusă de Alexei BOJENKO, o comisie specială a elaborat "Acțiunile complexe de pregătire a gospodăriei secției Chișinău semnalizare și comunicații pentru activitatea în condițiile de iarnă 2016-2017".

De rând cu denumirea lucrărilor, ele includ în mod tradițional "Compartimentul SCB", "Compartimentul comunicații", "Verificarea și reparația DGA" etc. În perioada august-octombrie a anului curent au fost

organizate: verificarea gradului de pregătire a secției pentru activitatea în condiții de iarnă; instruirea specialiștilor în comunicații și SCB, implicați în procesul de circulație a trenurilor, inclusiv a novicilor. Până la data de 1 octombrie s-a finalizat munca de asigurare a rezervei pentru cazurile de accidente și intervenție în conformitate cu dispoziția nr.252 din 15.12.99 și cererile anuale; verificarea stării antenelor sistemului de comunicație prin radio cu trenurile și locomotivele de manevră; revizia surselor su-

plimentare de alimentare cu energie electrică, înlocuirea acumulatorilor, care și-au pierdut din capacitatea stabilită; verificarea rețelei de difuzoare, a dispozitivelor exterioare de comunicare, boxelor, compactarea manșoanelor de cablu; verificarea comunicației operative: tren-dispecerat, tren-interstații, posturi de macaz, linii-cabluri, de stație, dispecerat în energetică, dispecerat în interiorul stațiilor; verificarea funcționării instalațiilor și dispozitivelor de întreținere a cablurilor magistrale de comunicație; în comun cu secția linii s-a organizat revizia de comisia a stării liniei în zona amplasării utilajului de teren PONAB, conținutului prisme de balast, fixării liniei și stării canalelor de evacuare a apelor. Până la mijlocul lunii octombrie în secția nr.1 semnalizare și comunicații a fost verificată iermetizarea camerelor termice ale dispozitivelor NUP pentru a preveni pătrunderea apei, au fost reparate și pregătite clădirile tehnice și de serviciu.

Către data de 1 noiembrie comunica-

ționistii au încheiat cu succes reparația dispozitivelor de acționare electrică a macazurilor, pregătirea zăvoarelor de macaz, verificarea protecției cutiilor cu relee și baterii, compactarea capacelor instalațiilor de teren, reparația, verificarea și reglarea dispozitivelor automate ale barierele de cale ferată, montarea indicatoarelor pe instalațiile de teren SCB în cazul lipsei acestora (Chișinău — 20 unități, Untești — 6, Pârlița — 4, Bahmut — 4 unități); verificarea gabaritelor de montare a instalațiilor de teren SCB și înălțarea lacunelor depista-te, reparația și schimbarea cablurilor (la instalațiile SCB) cu grad de izolare mai mic decât norma stabilită, examinarea traseelor de cablu, verificarea gradului de pregătire a dispozitivelor de acționare electrică a macazurilor și garniturilor, verificarea totală a stării RT, existenței și stării conexiunilor de joantă, a joantelor izolante; verificarea și reparația DGA, completarea cablurilor de comunicație conform normativelor, aprovizionarea cu defoc pentru încălzirea încăperilor, pregătirea mijloacelor de transport și a mecanismelor.

**R**emiza vagoane frigorifere de la stația Basarabeasca, condus de Alexandru DIMITROV, este o adevărată uzină de reparație a materialului rulant. De rând cu desfășurarea procesului tehnologic de producție, colectivul lui

indeplinește cu succes acțiunile de ordin tehnico-organizatoric preconizate în scopul pregătirii întreprinderii pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2016-2017.

Astfel, până la data de 30 octombrie a.c. aici s-a stabilit dacă există și în ce stare este echipamentul special (în caz de necesitate — a fost completat ori înlocuit).

Către începutul lunii noiembrie curent au fost instruiți lăcătușii pentru reparația sistemelor de frânare ale vagoanelor, s-a verificat starea sistemelor de încălzire, a aragazelor, a utilajului energetic al materialului rulant. Au fost pregătite mijloacele de transport auto ale remizei pentru funcționarea în perioada rece, a fost organizată luna de asanare a frânelor, au fost diagnosticate și atestate tehnic macaralele, capacitățile aflate sub presiune, cazanele cu aburi, autoturnurile, au fost executate lucrări de testare termomecanică a cazanelor cu aburi, au fost pregătite pentru exploatarea pe timp de iarnă centrala termică, postul de furnizare termică, s-a

## Remiza vagoane nr.2 încheie pregătirile



## Stația nodului feroviar și angajații ei vor activa în regimul stabilit

Din componența stației nodului feroviar Basarabeasca pe bază de autogestiu-ne, condusă de Nicolae DIMOV, fac parte 15 stații liniare. De rând cu activitatea cotidiană, colectivul celui mai mare avanpost al Magistralei moldovenești din sudul republicii munceste cu abnegație la pregătirea gospodăriei și a personalului pentru activitatea în perioada de iarnă 2016-2017.

Eforturile mișcărilor stației sunt concentrate la curățarea sobelor din încăperi;

verificarea sistemelor de încălzire; iermetizarea ușilor, geamurilor, sticlirea lor în caz de necesitate; crearea rezervei de nisip la toate locurile de muncă; achiziționarea inventarului necesar pentru curățarea zăpezii și gheții; revizia cu comisia a stării liniilor de acces; evacuarea gunoii și a resturilor de marfă din zona încărcăturii. Au fost create echipe de muncitori, care vor curăța macazurile de zăpadă și gheață; s-a organizat instruirea angajaților stației privind specificul muncii în condiții de iarnă. Se

acordă o atenție deosebită novicilor, acestea fiind familiarizați cu metodele sigure de muncă, având în calitate de îndrumători specialiști cu experiență; s-a creat rezerva necesară de defoc pentru încălzirea încăperilor, au fost pregătite în prealabil terenurile pentru păstrarea cărbunelui.

Administrația planifică de asemenea crearea la nodul feroviar a unui centru de luptă cu ninsorile, a unei echipe permanente pentru curățarea teritoriului stației de piese de vagoane și materiale din sup-

rastructura liniei; încheierea contractelor cu serviciile raionale de distribuție a gazelor naturale, de deservire a instalațiilor de gaz; pregătirea operatorilor de centrale cu gaz din rândul persoanelor responsabile de siguranța exploatarea acestora; transferarea biroului mărfuri în incinta blocului administrativ-habitual.

— În procesul de pregătire a gospodăriei noastre pentru activitatea în condiții de iarnă s-au evidențiat lăcătușul-instalator O.Blăskovka și tâmplarul G.Efteni sub conducerea inginerului-sef V.Carabadjac, — a remarcat șeful stației nodului feroviar Basarabeasca Nicolae Dimov.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV

## LA VECINII NOȘTRI



**Oferte delicioase pentru călătorii, care preferă serviciile Căii ferate Odesa**

## Pentru confortul călătorilor

**La Calea ferată Odesa a demarat orientarea la extinderea spectrului serviciilor, oferite pasagerilor pe parcursul călătoriilor.**

**Primele inovații vor fi implementate la capitolul alimentație.**

Se prevede, că pasagerii vor putea mânca nu doar în tradiționalele vagoane-restaurante, ci și vor consuma produsele alimentare, comandate în timpul procurării biletelor de călătorie la ghișeele de bilete sau nemijlocit în timpul călătoriei. Toate garniturile de tren vor fi asigurate cu pro-

dusele alimentare necesare la stația de unde pornesc.

Una din firmele comerciale, cointeresată în livrarea regulată a lunch-seturilor în bază de contract, a organizat pentru angajații serviciului călători o degustare a bucatelor, oferite pentru a fi consumate. Pentru prânz au fost propuse 4 feluri de bucate: borș ucrainean, terci de orez cu carne, terci de arpacaș și tocăniță din legume.

Particularitatea seturilor alimentare constă în metoda păstrării. De la bucătărie mâncarea este adusă în vagon în pachete termice.

La cerința călătorului însoțitorul de va-

gon încălzește pachetul în uncrop. Apoi conținutul pachetului, expus în veselă, este oferit în compartiment.

În cadrul lunch-seturilor vor apare dejunuri, care vor oferi pateu cu biscuiți, desert (chec, gofre sau croissant). La drept vorbind, vor fi oferite câteva feluri de lunch-seturi — de la varianta "econom" până la "business-lunch".

Prețul mâncării calde în toate cazurile, ținând cont de cantitate, variază între 40-45 hrivne.

Înainte de a pune în aplicare serviciul, numit în occident "catering", pasagerii vor fi anchetați cu scopul de a se determina sortimentul definitiv al alimentației oferite la orice preferință. Noul meniu va include până la 30 de bucate.

(Ziarul "Cernomoriskii gudok")





**Scoala tehnică feroviară Basarabeasca — adevărată forjerie de cadre pentru calea ferată — a împlinit la unu septembrie 60 de ani. Pe parcursul a șase decenii de activitate ea a oferit multor feroviarilor șansa de a se realiza în domeniul profesional. Printre aceștia sunt chiar bine cunoscuți, precum Feroviarul de onoare V. Onoprienko, G. Cipciu și V. Popescu (ultimul, din păcate, trecut în lumea celor drepti), care s-au aflat respectiv la conducerea depoului de locomotive, a remizelor vagoane nr. 2 și nr. 4, dar și alții. Mulți absolvenți ai Școlii tehnice feroviare Basarabeasca continuă să muncească conștiincios la nodurile feroviare ale Magistralei moldovenesti, la căile ferate din Ucraina, Federația Rusă.**

sunt preocupați de instruirea și reciclarea cadrelor de meserii solicitate, ca, bunăoară, fochiști și conducători ai auto speciale de curățat zăpada, slingeri și revizori-reparatori de vagoane și gazelectrosudori, brigadieri-picheri și maștri-picheri, mecanici-secunzi de locomotivă și mecanici ai mașinilor de linie, conducători cu drepturi de a mână macarale, mecanici de macarale, electromontori SCB.

De la începutul anului curent la ȘTF au făcut cursuri de reciclare 7 mecanici ai mașinilor de linie, conducători cu drepturi de a mână macarale; 10 mecanici de locomotivă (5 dintre care — fără întrerupere din producție, 5 — cu întrerupere din producție); câte 5 maștri-picheri și brigadieri-picheri; 11 slingeri, iar 15 slingeri și-au perfecționat gradul de calificare.

Iar în anul 2015 pedagogii-feroviarilor ai ȘTF au pregătit pentru IS "Calea Ferată din Moldova" 135 specialiști și au împlinit reciclarea a 100 specialiști de meserii soli-



## ■ PREGĂTIREA CADRELOR — CHESTIUNE STRATEGICĂ

# ȘTF oferă specialități feroviare necesare

**F**uncționarea ritmică și fără staționări a mecanismului complicat al traficului de călători și de marfă este asigurată de factorul uman. Circulația fără accidente a trenurilor pe Magistrala moldovenească depinde de profesionalismul, conștiinciozitatea și devotamentul pentru profesia aleasă a specialiștilor transportului feroviar. Or, pentru a menține potențialul profesional la nivelul cuvenit e necesar de a organiza în permanență instruirea și reciclarea cadrelor de feroviar. Anume aceasta e preocuparea Școlii tehnice feroviare Basarabeasca (ȘTF).

Această instituție specializată de învățământ cu frumoase tradiții 60 de ani pregătește specialiști de meserii solicitate pentru IS "Calea Ferată din Moldova". Pedagogii școlii — specialiști cu experiență, feroviarilor cu o vechime mare de muncă —

sunt preocupați de instruirea și reciclarea cadrelor de meserii solicitate, ca, bunăoară, fochiști și conducători ai auto speciale de curățat zăpada etc. De asemenea, în anul trecut la ȘTF Basarabeasca au făcut reciclarea în scopul perfecționării calificării 72 de slingeri, 17 mecanici de macarale, 11 electromontori SCB.

Cunoștințele trainice și experiența bogată și le împărtășesc cu generozitate elevilor Școlii tehnice feroviare Basarabeasca pedagogii: locomotivarii Vitalii Onoprienko și Serghei Vistovskii; vagonarii Nadejda Kuprikova — director al ȘTF și Nicolae Vlad.

Și îmbină cu succes munca la între-

prinderile nodului feroviar Basarabeasca cu activitatea pedagogică la ȘTF inginerul-coordonator al secției liniei nr.3 Liubov Stoiani și șeful TCM-740 Alexei Kuprikov. Cu plăcere își transmite bogata experiență profesională elevilor ȘTF pedagogul școlii, fostul maștru al SL nr.3 Vladimir Petrițkii. Veteranul transportului feroviar le destăinuie toate "secretele" profesiei viitorilor și actualilor brigadieri-picheri și maștrilor-picheri.

— Calea Ferată a Moldovei, — a reiterat, în special, șefa Școlii tehnice feroviare Nadejda Kuprikova, — se află într-o situație economică dificilă. Preconizatele modernizare și optimizare nu pot face abstracție de cointeresarea cu privire la instruirea specialiștilor pentru calea ferată, care întotdeauna a fost și continuă să rămână actuală. Miza pe implementarea tehnologiilor moderne necesită și reorganiza-

rea activității școlii tehnice feroviare. Or, aceasta ține de un viitor nu prea îndepărtat. Deocamdată, însă, colectivul pedagogic al ȘTF muncește conștiincios la sectoarele încredințate. De rând cu pedagogii, menționați mai sus, o înaltă apreciere a muncii merită bibliotecara și șefa secției resurse umane Nadejda Beloușcenko, intendentă Olga Tanskaia, care organizează cu iscusință munca îngrijitoarelor încăperilor de servicii și a paznicilor școlii.

Pe bună dreptate Școala tehnică feroviară Basarabeasca se poate mândri cu discipolii săi, care astăzi muncesc cu succes la toate filialele Magistralei moldovenesti, dar și departe de hotarele țării.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINE: blocul principal al ȘTF

Imagine: Iurie KOZLOV



**C**olectivul sectorului roți-rolă al remizei vagoane de pasageri Chișinău este unul prietenos, unit și harnic. O demonstrează și indicatorii de producție. Lună de lună vagonarii îndeplinesc sarcinile calitativ și în termen. Colectivul se ocupă de dezasamblarea și formarea osiilor montate noi pentru vagoane, dar și de reparația, formarea celor vechi. De rând cu osiile montate pentru vagoanele aduse la reparație în remiză, colectivul asigură cu

osiile montate și centrul tehnic. De exemplu, în luna trecută trebuiau să fie reparate 14 vagoane de pasageri. Colectivul secției roți-rolă a îndeplinit cu succes sarcina, asigurând cu osiile montate și stația tehnică.

ÎN IMAGINE: (de la stânga la dreapta) lăcătușii Pavel Danu, Oleg Cuzneac, brigadierii Nadejda Diaconescu, Svetlana Abduganova, lăcătușii Tudor Dmitriev, Nicolae Pandelea.

## Proprietarii sistemelor autonome de încălzire vor plăti mai puțin

Mulți feroviarilor, care locuiesc în blocuri cu etaje din orașe și orașele, își încălzesc iarna apartamentele de la centrale autonome cu gaze. Exploatarea lor este mai avantajoasă în plan economic decât încălzirea centralizată. Or, toate avantajele se reduc la zero din cauza plății suplimentare de 20 la sută din costul fiecărui metru pătrat de suprafață pentru țevile principale, care trec prin apartamente, stabilite de legislație acum câțiva ani.

Dar iată că avem o noutate bună. Cabinetul de miniștri al republicii a adoptat decizia multășteptată cu privire la reducerea în jumătate a acestei plăți.

În același timp, Agenția pentru eficiența energetică finalizează elaborarea noii metodologii de distribuție a volumurilor și consumurilor de energie termică, furnizate locatarilor blocurilor. În baza ei va fi efectuat auditul energetic, pe parcursul căruia se vor stabili parametrii precisi ai consumului de căldură de către fiecare apartament și se va calcula procentul individual respectiv pentru fiecare locuință detașată de la sistemul centralizat de încălzire.

REPORTER "FM"





## SPORT

## Sub tutela conducătorului nodului feroviar

În ziua de 23 octombrie la nodul feroviar Ungheni s-a desfășurat o nouă serie de competiții sportive. Ele au fost organizate sub patronatul șefului nodului feroviar Igor Bereghici. Programul sportiv a inclus întreceri la volei pentru cupa nodului feroviar, campionatul la dame și popice.

De remarcat, că voleibaliștii au jucat pe terenul bine amenajat al vamei Ungheni, pentru care sunt foarte recunoscători șefului acesteia Victor Manole. Competițiile s-au încheiat astfel: **cupa a revenit** echipei calificate a secției pază paramilitară Ungheni: șef al subdiviziunii — Serghei Caragia, **locul doi** și l-au înscris la activ voleibaliștii stației Ungheni: șef al stației — Serghei Dimitrachi, iar pe **locul trei** s-au clasat sportivii depoului locomotive de rulaj al stației Ungheni: șef al depoului — Valeriu Cubac.

La jocul de dame au învins Andrei Farniuc, maistru superior la STV — **locul**

**întâi**, Anatolie Bețianu, lăcătuș la revizia tehnică de la stația Berești — **locul doi**, și Gheorghe Pendus, slinger la st. Ungheni — **locul trei**.

Cele mai bune rezultate la popice au înregistrat Valeriu Balițkii, șef-adjunct al stației, Vasile Covalciuc, revizor principal de mișcare la stația Ungheni, și Nicolae Straticiu, lăcătuș la STV, care au ocupat respectiv primele trei locuri.

Sărbătoarea sportivă s-a încheiat cu momentul solemn al decorării învingătorilor: șeful nodului feroviar Igor Bereghici le-a înmănat diplome de onoare și premii bănești.

Următoarea rundă de întreceri pentru sportivii amatori de la nodul feroviar Ungheni va fi organizată deja în sala de sport a depoului locomotive de rulaj. Evenimentul este preconizat pentru luna noiembrie.

**Valeriu ALEXANDROV,**  
arbitru principal al competițiilor



## FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical al Trenului poduri nr.1 o felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Nadejda KARAJELEASKOVA**, contabil-șef.

*Fie viața cât de grea,  
Să rămâi mereu așa:  
Veșnic tânără, frumoasă,  
Soare pentru toți în casă.  
Fii cu inima-mplină,  
lubește și fii iubită,  
Și să ai noroc în toate.  
La mulți ani cu sănătate!*

\* \* \*

De la depoul de locomotive Basarabasca administrația și comitetul sindical vin cu cele mai cordiale felicitări către angajații, care-și marchează în aceste zile

JUBILEELE din ziua nasterii: **S.CEAVDARI**, mecanic de locomotivă la depoul nr.3, **I.KOVADJI**, macaragiu, **V.SOKOLOVA**, inginer-chimist, **V.ARABADJI**, lăcătuș, **N.CALCIU**, mecanic-instructor.

*Viață lungă, spor în toate,  
Mult noroc și sănătate,  
Bani și tot ce vă doriți,  
Și mulți, mulți ani fericiți!*

\* \* \*

Colectivul, administrația și comitetul sindical din cadrul secției Basarabasca alimentare cu energie electrică adresează felicitări cu prilejul JUBILEULUI lui **Anatolie GORODETKII**, tractorist în atelierul mecanice de reparație.

*Să fii norocos, puternic, iubit,  
Cu multe-mpliniri și noroc în toate,  
Să ai viitor luminos, fericit,  
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

\* \* \*

Secția proiectare și construcții capitale a ÎS "CFM" îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **A.ŞEMETOV**.

*Atunci când încă o petală din  
ai tăi ani frumoși  
Se scutură agale, vibrând armonios,  
Fii fericit, gândind neâncetat  
La restul de petale, ce nu s-au  
scuturat!*

## FILE DE ISTORIE A ȚINUTULUI NATAL

# Drumul comercial Moldovenesc: misterele căilor date uitării

**Actualmente mass-media scrie și discută mult despre necesitatea renașterii Marelui drum al Mătăsii, care neaștră în trecutul depărtat China, India cu țările Europei de Vest și Orientului Apropiat. Dar prea puțină lume știe, că încă din anul 1380 una din ramificațiile sale importante era așa-numitul Drum comercial moldovenesc (Via Valahica).**

**P**recum mărturisesc sursele istorice, acesta pornea din Liga Hanseatică comercială nord-germană (Leipzig ș.a.), trecea prin orașele Krakov, Liviv, Cernăuți, Siret până la Suceava și Iași. În continuare traversa râul Prut în zona comunei Țuțora din România (care pe atunci era o localitate destul de mare și se întindea cu iarmaroacele și vama pe ambele maluri), apoi se îndrepta prin satele Boldureni, Sișcani, Bujor și Lăpușna spre portul maritim Akerman (actualmente Belgorod-Dnestrovskii) și spre vadul Nistrului de lângă vechiul oraș moldovenesc Tighina (Teagheaneakaci). Trecând Nistrul, caravanele își urmau drumul pe uscat până în portul Kaffa din Crimeea (actualmente Feodosia). De la Țuțora un alt drum ducea spre sud în portul Kilia, situat la gura Dunării.

În porturile maritime mărfurile produse în Europa de Vest (postav, haine, pălării și basmale, veselă, seceri, cutite, coase, săbii, iatagane, pluguri, brăzdare) erau încărcate pe vase și transportate pe piețele orientale. La întoarcere calele vapoarelor erau umplute cu mătăsuri, piele pentru căptușeala șeilor, mirodenii, citrice, miere, ceară, cereale, vinuri. De la populația tătară se achiziționau turme de oi, animale, cai de stepă. La Akerman și Lăpușna "funcționau" la capacitate maximă "piețele negre", unde tătarii vindeau sclavi, capturați în timpul incursiunilor devastatoare asupra localităților din Podolie și de pe malurile Bugului.

În zona Mării Negre comerțul era dominat de genovezi, care au contribuit semnificativ la dezvoltarea relațiilor internaționale

din acea vreme. Negustorii se divizau în două categorii: cei de "cursă lungă" și cei regionali. La efectuarea tranzacțiilor comerciale interesele lor negustorești erau reprezentate, de regulă, de persoane de etnie greacă, armeană, evreiască și germană.

Ulterior, odată cu creșterea influenței turcești în sudul Moldovei are loc o anumită reorientare a Drumului comercial Moldovenesc. Din itinerarul lui este exclusă Lăpușna. În scopuri de securitate ne-

întindea din codrii de lângă satele Rădenii Vechi (Săbieni) și Bălănești până la actuala stradă Mateevici din Chișinău, prezenta mare pericol. În desigurile pădurilor se ascundeau haiduci, soldați-fugari, vagabonzi și alți aventurieri, care deseori tăbărau asupra drumeților pentru a-i jefui.

Negustorii înnoptau la dughenele ori cărciumele din târguri. Acolo ei găseau hrană, locuri de dormit. În preajmă se aflau atelierul fierarilor, unde puteau fi repara-



1



2

gustorii încep să se deplaseze de la Țuțora spre satul Rezina din actualul raion Ungheni, prin Temeleuți și mai departe de-a lungul râului Bâc spre Tuzora (alături de care se întemeiază localitatea Călărași), Strășeni și Chișinău. Cel din urmă în noile condiții și-a consolidat semnificativ pozițiile de important centru de tranzit și comerț local. Domnitorii moldoveni aveau un interes sporit față de acest drum comercial internațional, deoarece haznaua țării avea doar de câștigat de pe urma taxelor vamale și altor servicii oferite. Astfel negustorii erau susținuți pe toate căile. Se construiau poduri, vaduri. Caravanele comerciale erau însoțite de grupuri militare de călărași bine înarmați. Această acțiune nu era deloc una de prisos, deoarece mai ales drumul prin păduri, care se

rate carele, potcoviți caii. La iarmaroace veneau locuitorii satelor din împrejurimi.

Pentru călătoriile la drum lung erau folosite care încăpătoare și carete cu două osii având partea din față manevrabilă, cu arcuri și roți cu șine metalice. Drept frâne serveau tălăghirele, pe care carul luneca la vale. Marfa era amplasată în coșurile nalte ale carelor, împachetată. Totuși, chiar și cu asemenea mijloc de transport sigur existau probleme. În timpul ploilor drumurile se desfundau și roțile se afundau în noroi până la butuc.

Perioada de la sfârșitul secolului XV și începutul secolului XVI a adus schimbări cardinale în viața economică a întregii Europe. Pierderea de către Moldova a porturilor de la Marea Neagră, noile descoperiri geografice, inclusiv căile maritime spre In-

dia și America, apariția noilor centre internaționale de schimb de mărfuri au cauzat scăderea drastică a volumului de comerț în zonă. Drumul comercial Moldovenesc devine tot mai puțin atractiv pentru tranzitul mărfurilor și treptat decade. Dar el nu și pierde importanța sa regională, contribuind la dezvoltarea economică în continuare a principatului. De la Țuțora capătă dezvoltare o altă ramificație prin localitățile Milești (în versiunea istoricilor — Milețiș, care ar fi fost întemeiat de către negustorii din Asia Mică în cinstea orașului antic al ionienilor Milet), Pârlița, Fălești, Bălți, vadrurile de la Soroca și Camenca spre Brațlav, Kiev. E cunoscut și așa-zisul drum "al pestelui" de la Kilia și Galați spre nord din acea perioadă. În târguri se bucurau de mare popularitate iarmaroacele de produse agricole, vite și unelte de prelucrare a pământului.

**Trecutul istoric îndepărtat astăzi e dat uitării. Totuși, anumite vestigii descoperite întâmplător vin periodic să ne aminteas-**

**că de mărimea de odinioară a vechiului drum comercial. Așa s-a întâmplat la Lăpușna, când un mecanizator, săpând groapa de fundație a unei clădiri, a dat de rămășițele unei vechi pivnițe de proporții uluitoare. Construcția a fost declarată patrimoniu național și este restaurată din mijloace UE în scopuri turistice.**

**Vladimir DOBREANSCHI**

(Va urma)

**ÎN IMAGINI:**

1. Rămășițele beciului vechi
2. Încă acum multe secole în urmă drumeții își potoleau setea la acest izvor ciobănesc

Imagini de autor