

# FEROVIARII MOLDOVEI



nr.16 (5980) 16 iulie 2019

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

www.cfm.md | www.instagram.com/calea\_ferata\_md | www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova

## INTERVIU ACTUAL

# Dispozitivele SCB, semnalizare și comunicații din cadrul CFM asigură în regim non-stop siguranța circulației

Este imposibil să ne imaginăm activitatea stabilă și ritmică a Căii Ferate a Moldovei fără un serviciu care să funcționeze 24 de ore pe timp de înghețuri sau caniculă, asigurând buna funcționare a gospodăriei extinse semnalizare și comunicații din cadrul CFM. Specialiștii cu experiență ai tuturor secțiilor semnalizare și comunicații, prin activitatea lor de zi cu zi contribuie esențial la asigurarea fără întreruperi a traficului pe Magistrala Moldovei.

Despre întreținerea și reparația calitativă a dispozitivelor SCB, semnalizare și comunicații, PONAB și altor mijloace de garanțare a siguranței circulației trenurilor pe calea ferată corespondentul nostru a dialogat cu Alexei BOJENCO, șef al serviciului semnalizare și comunicații al Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova".



Alexei BOJENCO

**Domnule Bojenco, ce ați putea să-mi spuneți despre pregătirea filialelor gospodăriei — secțiilor semnalizare și comunicații ale CFM — către examenul serios la profesionalismul în muncă al feroviarilor Magistralei Moldovei — traficul estival de călători-2019, ajuns la apogeu?**

— În mod tradițional, specialiștii tuturor secțiilor semnalizare și comunicații ale IS "Calea Ferată din Moldova" — secțiile semnalizare și comunicații Chișinău, Bălți, Basarabeasca — s-au pregătit din timp către actualul trafic de călători. Au reușit s-o facă, urmând cu strictete programul procesului tehnologic de întreținere a dispozitivelor și asigurării acestora în stare funcțională bună. Au îndeplinit cu succes și sarcinile principale atribuite de conducerea CFM: asigurarea unui trafic feroviar sigur și neîntrerupt datorită funcționării fiabile a dispozitivelor de semnalizare și comunicații, economisind astfel costurile operaționale. Spre îndeplinirea acestor scopuri își orientează mereu eforturile specialiștii serviciului semnalizare și comunicații.

**Pentru a păși ferm în sezonul fierbinte de vară — în sensul direct și indirect al cuvântului — când numărul celor care preferă să călătorească cu transportul feroviar al RM se află într-o ascensiune continuă, serviciul semnalizare și comunicații al CFM a reușit finalizarea cu succes a activității în perioada precedentă, pășind cu încredere în sezonul estival. Care sunt rezultatele activității financiar-economice pentru cele 6 luni ale anului 2019?**

— Pentru a asigura o funcționare stabilă a dispozitivelor de semnalizare și comunicații orientate spre îmbunătățirea siguranței circulației trenurilor și reducerea costurilor operaționale, angajații secțiilor semnalizare și comunicații au realizat o serie de acțiuni în prima jumătate a

anului 2019, inclusiv: pentru asigurarea alimentării fiabile cu energie electrică a dispozitivelor, în anul curent au fost schimbate 66 de acumulate uzate în timp; reparați 3432 m de cablu SCB cu izolație scăzută și înlocuiți 135 m de cablu magistral în comunicații; instalați 600 m de cablu în comunicații cu destinație locală; reparate 78 motoare electrice de macaz și 8 electromecanisme de macaz. Pentru optimizarea dezvoltării liniei la st. Ungheni, s-au efectuat lucrări de remontare a dispozitivelor CE, în legătură cu modernizarea schimbătoarelor de linii nr.157 și nr.153/155. Pentru a reduce costurile de exploatare și numărul de angajați ai stației Catranăc, de capacitate redusă, pentru ca aceasta să fie reorganizată în punct de oprire a fost elaborată documentația de proiect și efectuate lucrări de rectificare a blocului automat de linie pe noul tronson curent Fălești—Hiliuți, inclusiv o mare parte a lucrărilor de dezasamblare, asamblare și conectare a echipamentelor de teren și ale postului de semnalizare, blocare centralizată în comunicații, precum și pentru cablarea noilor puncte de conexiune.

În primele 5 luni ale anului curent economiile cheltuielilor de transport au fost de 1909,11 mii lei sau 9 la sută din plan, iar ale fondului de salarizare — de 631,26 mii lei sau 9,3 la sută din plan. În conformitate cu planul, se lucrează la revizuirea dispozitivelor de semnalizare și comunicații, pentru care în acest an au fost cheltuite 676,75 mii lei, cu un plan de 846,5 mii lei, ceea ce reprezintă 80 la sută.

**Traficul de călători din toamna-iarna trecută a creat inconveniente serioase pentru specialiștii din domeniul comunicații și SCB din cadrul CFM. Cum s-a reușit a face față intemperțiilor?**

— Gratie pregătirii calitative a dispozitivelor de semnalizare, SCB și comunicații, pentru activitatea în condiții de iarnă, angajații au reușit să țină piept condițiilor climatice dificile din perioada de iarnă 2018-2019 și să asigure funcționarea stabilă a domeniului fără perturbări semnificative. Specialiștii din cadrul tuturor secțiilor semnalizare și comunicații ale CFM au opus rezistență intemperțiilor naturii grație experienței bogate în domeniu și înaltului profesionalism, iar, uneori săvârșind adevărate acte de eroism, au asigurat securitatea traficului feroviar în condiții climatice dificile. Însă, și în perioada de vară condițiile meteo încearcă să se resimtă în activitatea feroviarilor. Recentele ploi torențiale semnificative au dus la inundarea sistemelor de semnalizare și comunicații la stațiile Căinari, Căușeni, Iargara și au provocat 4 sistări în activitatea acestora.

**Domnule Bojenco, ce aspecte și cerințe sunt prioritare și ce inovații în domeniul**

**comunicațiilor au fost deja implementate și urmează a fi implementate în viitorul apropiat?**

— Serviciul semnalizare și comunicații are o strategie pentru dezvoltarea și modernizarea sistemelor și dispozitivelor de semnalizare, SCB și comunicații. Or, din cauza situației financiare dificile, implementarea acestora periodic se amână. Anumite speranțe pentru realizarea acestor planuri ne însuflă alocarea fondurilor creditare de către băncile europene. Actualmente sunt organizate licitații pentru selectarea executorilor lucrărilor de proiectare și montare privind reconstrucția sistemelor de semnalizare, SCB și comunicații ale culoazului sudic pe tronsonul feroviar Bender—Basarabeasca—Etulia—Giurgiulești. Însă acest aspect nu ne oferă un motiv de liniște, deoarece există multe blocaje asupra cărora urmează să muncim zilnic. Unele dintre aceste probleme sunt asociate cu durata lungă de valabilitate a dispozitivelor.



Serviciul semnalizare și comunicații are o strategie pentru dezvoltarea și modernizarea sistemelor și dispozitivelor de semnalizare, SCB și comunicații. Actualmente sunt organizate licitații pentru selectarea executorilor lucrărilor de proiectare și montare privind reconstrucția sistemelor de semnalizare, SCB și comunicații ale culoazului sudic pe tronsonul feroviar Bender—Basarabeasca—Etulia—Giurgiulești.

În medie, deprecierea totală a mijloacelor fixe este de 70 la sută, iar a dispozitivelor — de până la 75 la sută. Aceasta înseamnă că, pentru a menține eficiența dispozitivelor, se cheltuie mai multe resurse umane și materiale, ceea ce conduce, la rândul-i, la o creștere a numărului de defecțiuni ale echipamentelor. De exemplu, pe parcursul primelor 6 luni ale acestui an, în funcționarea dispozitivelor SCB au fost înregistrate 73 de defecțiuni, în urma cărora în sistemul de semnalizare au survenit staționări cu o durată totală de 141 ore și 16 minute, față de 11 esecuri în aceeași perioadă a anului 2018, cu o durată de 29 ore și 12 minute.

**Spre regret, gospodăria serviciului semnalizare și comunicații se confruntă cu un**

**deficit acut de specialiști. Cum reușiți să soluționați această problemă importantă?**

— Oamenii sunt resursa noastră cea mai de pret. Specialiștii de înaltă calificare constituie fondul de aur al CFM, inclusiv cei care activează în domeniul semnalizării și comunicațiilor. Disponem de specialiști cu experiență, responsabili, conștiincioși. Din nefericire, în ultimii ani, tinerii nu vin să muncească în secțiile semnalizare și comunicații din cauza salariilor neatractive. Problemele cauzate de factorul uman sunt legate în special de insuficiența de personal. De exemplu, din lipsă de specialiști în metrologie, secția metrologie este închisă, iar instrumentele de măsurare nu sunt etalonate nici în secția nr.1 semnalizare și comunicații. De asemenea, din lipsă de electromecanici în SSC nr.1, dispozitivele pentru sistemele de semnalizare și control sunt transportate pentru reparație în secțiile nr.2 și nr.3.

**Specialiștii căror filiale ale gospodăriei semnalizare și comunicații ale CFM s-au afirmat ca profesioniști de înaltă calificare în procesul complex și responsabil de asigurare a siguranței circulației trenurilor?**

— În pofida tuturor actualelor dificultăți temporare, în fiecare secție semnalizare și comunicații din cadrul CFM activează specialiști care servesc drept modele de urmat pentru alții și garanți ai fiabilității echipamentului în sectoarele pe care le deservesc. În secția semnalizare și comunicații Chișinău îl avem pe lu.Ivanov — electromecanic superior la CE Ungheni; E.Jițchi — electromecanic SCB și CE Ungheni; V.Gulic — electromecanic superior pentru linia de cablu magistral pe tronsonul Revaca—Bender; B.Vatamaniuc — electromecanic în comunicații radio Chișinău; în secția Basarabeasca semnalizare și comunicații — G.Cazacenco, electromecanic superior în comunicații, tronsonul Iargara—Prut; A.Cerven — electromecanic superior SCB, sectorul Etulia—Vulcănești—Giurgiulești; N.Bazulina — electromecanic superior LAZ, Casa de comunicații Basarabeasca; în secția Bălți semnalizare și comunicații — V.Kulciovskii — electromecanic superior SCB al sectorului Criva—Ocnita—Vălcineț; L.Chiticu — electromecanic superior SCB, sectorul Buciumeni—Bălți-orăș; O.Sultanov — electromecanic superior SCB, sectorul Bălți-Slobozia—Grinăuți; S.Krivoi — electromecanic superior, secția comunicații prin radio și automatizări călători. Acești specialiști de înaltă clasă din gospodăria semnalizare și comunicații asigură circulația diurnă a trenurilor pe Calea Ferată a Moldovei.

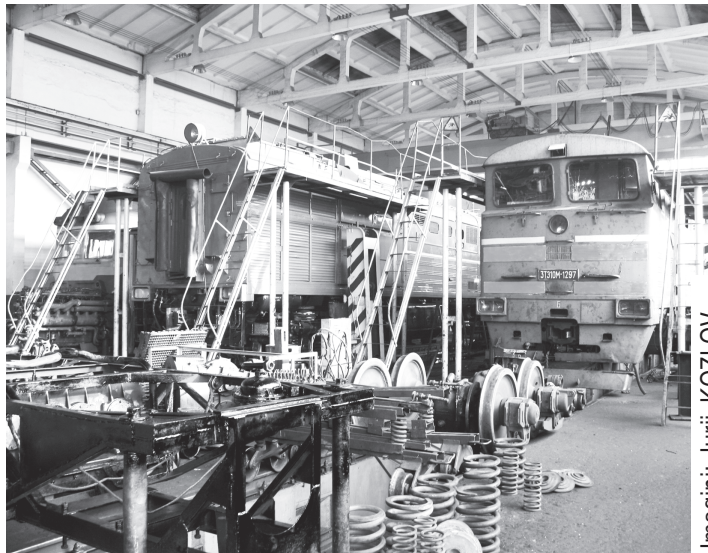
A dialogat  
Liliana NICHIFOROV



■ DESEMNARE ÎN FUNCȚIE: PRIMUL INTERVIU

# GOSPODĂRIA LOCOMOTIVE A CFM: În pas cu rigorile timpului

**Gospodăria locomotive a Căii Ferate din Moldova constituie, prin tradiție, una dintre verigile-cheie ale domeniului feroviar. De eficiența și fiabilitatea acestuia depinde ritmul traficului și bunăstarea economică a CFM, calitatea serviciilor prestate călătorilor și expeditorilor de marfă. La ora actuală principalele probleme ale gospodăriei locomotive sunt îmbătrânirea fizică și morală a parcului de locomotive (parcul de stocare al CFM este perimat până la limită), dar și insuficiența de personal. Cum e posibil a soluționa în această situație extrem de dificilă asemenea sarcini esențiale, cum ar fi asigurarea procesului de trafic cu echipamentele tehnice necesare și personal calificat? I-am solicitat răspunsul la această și alte întrebări șefului interimar al gospodăriei locomotive, Constantin CERNELEV.**



Imagini: Iurii KOZLOV



CFM Constantin CERNELEV

**Domnule Cernelev, ați venit în fruntea gospodăriei locomotive relativ recent. Vă rog să vă prezentați cititorilor noștri.**

— Mi-am început activitatea de muncă în depoul de locomotive Chișinău. Am muncit mecanic-secund, apoi mecanic de tren diesel, instructor al coloanei diesel, șef-adjunct al depoului, responsabil de exploatarea trenurilor diesel modernizate. În familia noastră nu am avut anterior feroviar, eu am fost primul, ca să zic așa. Azi, privind-mi fiicele, care au crescut deja și luând în considerare interesul pentru tot ceea ce e legat de munca mea, cred că în curând vom avea în familie și doamne-feroviar. Până atunci, cu siguranță, Calea Ferată din Moldova va deveni o companie prosperă.

**Ce reprezintă astăzi gospodăria locomotive a magistralei de fier a Moldovei?**

— Serviciul gospodăria locomotive al Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" reprezintă una dintre subdiviziunile structurale ale CFM. De activitatea sa bine coordonată depind volumul și transportul în timp util al mărfurilor și călătorilor. Colectivul întreprinde acțiuni de menținere a parcului de locomotive și a materialului rulant în stare tehnică bună pentru a realiza traficul și a crea condiții propice pentru respectarea procedurii stabilite la organizarea muncii și condițiilor de odihnă ale echipajelor de locomotivă. Serviciul gospodăria locomotive este format din 4 depouri de bază și 3 de rulaj. Toate depourile sunt specializate pe tipuri de reparații și serii ale materialului rulant.

**Care este numărul total al parcului de locomotive la Calea Ferată a Moldovei și procentul de uzură al materialului rulant de tracțiune?**

— La CFM se exploatează locomotive din seriile 3TЭ10M, 2TЭ10M (Л), 4MЭ3, M62 și trenuri diesel de seriile Д1 și Д1М. Parcul CFM include 134 secțiuni ale locomotivelor diesel seria ТЭ10, 8 secțiuni de trenuri diesel seria Д1 și 5 secțiuni seria Д1М, unitățile din dotare constând din locomotive magistrale — 19 secțiuni, inclusiv 2 locomotive diesel a câte 3 secțiuni, 4 locomotive diesel a câte 2 secțiuni (în traficul de pasageri — 4 secțiuni); locomotive de manevră 4MЭ3 — 28 unități, trenuri diesel Д1 — 6 secțiuni, de tren diesel Д1М — 4 secțiuni. Toate unitățile din dotarea parcului de material rulant de tracțiune și material rulant cu motor au o

durată de viață prelungită și valoare reziduală zero.

**Cum se desfășoară pregătirile pentru recepționarea noilor locomotive?**

— La ora actuală conducerea CFM, de comun acord cu serviciul gospodăria locomotive, au stabilit tipul de locomotivă care va fi achiziționat pentru Magistrala Moldovenească. În ceea ce privește pregătirea pentru recepționarea noilor locomotive, aș dori să menționez că toate acțiunile noastre sunt coordonate cu reprezentanții furnizorului Programului de testare și verificare a locomotivelor. Vom beneficia de o locomotivă diesel magistrală de marfă cu o secțiune din seria ТЭ33AC. Aceasta este o locomotivă diesel avansată din punct de vedere tehnic și economic, cu o capacitate de 3356 kW (4562 CP), cu transmisie electrică a curentului alternativ cu control axial, care dezvoltă o viteză de maximum 120 km/h. Printre avantajele noii tracțiuni se numără motorul diesel GEVO cu 12 cilindri, care asigură economii de întreținere, combustibil și ulei. Perioada dintre reparații este de 92 zile. Locomotiva de marfă TE33A cu o singură secțiune poate transporta un tren cu masa de până la 6000 de tone. Având în vedere fiabilitatea ridicată a unei locomotive diesel, sunt permise cel puțin 4 refuzuri anual. Comparativ cu locomotivele 2TЭ10M, emisiile nocive în atmosferă vor fi reduse cu peste 40 la sută. Noile locomotive diesel sunt echipate cu un sistem modern de siguranță la trafic — ALS-MU.

**La ora actuală serviciul locomotive se confruntă cu destule probleme, care influențează asupra asigurării securității la trafic. Care sunt motivele ce au condus la o atare situație?**

— În gospodăria locomotive există anumite probleme, probabil, la fel ca și în alte subdiviziuni ale CFM. Situația privind securitatea circulației în cele cinci luni ale anului 2019, în comparație cu anul precedent, atestă 31 de cazuri față de 51 în aceeași perioadă a anului 2018. Practic toate accidentele de circulație s-au produs pe motivul ieșirii din funcțiune a locomotivelor diesel. Această situație este o consecință a nerespectării tipurilor de reparații prevăzute de plan, a lipsei de specialiști calificați și a depășirii termenului de valabilitate a materialului rulant — depășit din punct de vedere moral și fizic. În

ciuda tuturor motivelor expuse mai sus, specialiștii serviciului gospodăria locomotive de toate gradele fac tot posibilul pentru a menține materialul rulant de tracțiune și materialul rulant automotor în stare de funcționare, asigurând siguranța circulației trenurilor de marfă și călători. Conducerea CFM și-a propus să amplifice restricțiile față de cei care încalcă regulamentul, își permit să admită rebut și să dea dovadă de atitudine neconștientă față de activitatea și obligațiile lor de serviciu.

**Domnule Cernelev, cum credeți, în ce măsură și din ce mijloace este posibilă aplanarea declinului gospodăriei?**

— Incontestabil, așa ceva este posibil și extrem de necesar. Indiferent de situație, nu trebuie să exasperăm niciodată. Toate problemele ar trebui rezolvate prin consolidarea disciplinei în echipe, sporirea responsabilității pentru siguranța bunurilor transportate și a vieților pasagerilor. Asigurarea siguranței circulației trenurilor e o chestiune de timp, nu de o singură zi. Aceasta necesită un efort consistent, dar și o dedicație maximă din partea întregului personal al serviciului gospodăria locomotive.

**Funcționarea fără accidente a CFM depinde, în primul rând, de acțiunile specialiștilor-locomotivari înalt calificați ai magistralei. Cum apreciați profesionalismul echipei pe care o conduceți?**

— Într-adevăr, toate lucrările de reparație a materialului rulant sunt efectuate de către specialiști de înaltă calificare. În acest context, este de remarcat situația, că foarte puțini dintre ei au mai rămas, dintre care unii au atins vârsta pensionării sau se află în pragul acesteia. În secțiile de exploatare ale tuturor depourilor avem mecanici de locomotivă și mecanici-secunzi de clasă înaltă, care își îndeplinesc conștient obligațiile de conducere a trenurilor de călători și marfă.

**Care este rolul mecanicilor de locomotivă-instructori în asigurarea securității circulației?**

— Rolul mecanicului de locomotivă-instructor este foarte important în activitatea operațională. Cunosc acest adevăr din propria experiență. Pe umerii lui stă toată responsabilitatea pentru menținerea disciplinei echipajelor de locomotivă, familiarizarea lor cu tehnicile avansate de conducere a trenurilor și efectuarea

lucrărilor de manevră, economisirea consumului de combustibil și lubrifianți, exercitarea controlului sistematic al performanțelor echipajelor de locomotivă și îndeplinirea sarcinilor, ordinelor, instrucțiunilor și altor cerințe privind siguranța circulației. Prin activitatea echipajelor de locomotivă ar putea fi stabilit modul în care mecanicul-instructor își îndeplinește obligațiile de serviciu.

**Vă rog să vă referiți la sistemul de pregătire al echipajelor de locomotivă?**

— La ÎS "Calea Ferată din Moldova" pregătirea mecanicilor de locomotivă și mecanicilor-secunzi se efectuează la Școala tehnică feroviară Basarabeasca, unde sunt instruiți, iar apoi urmează un examen de calificare pentru atribuirea profesiei mecanic de locomotivă în comisia, condusă de șeful serviciului gospodăria locomotive. De asemenea, pentru a obține dreptul de a conduce o locomotivă și un tren diesel se permite auto-pregătirea mecanicilor-secunzi și susținerea de către ei a examenului în comisia, condusă de către șeful serviciului gospodăria locomotive. Principalul criteriu în activitatea Școlii tehnice feroviare este calitatea instruirii specialiștilor pentru CFM. La finele instruirii, primim specialiști de calificare înaltă, capabili să activeze fără o pregătire suplimentară, în special, acest succes este valabil în cazul angajaților echipajelor de locomotivă.

**Au existat cazuri când, grație vigilentei echipajului de locomotivă, a fost posibilă evitarea vreunei nenorociri?**

— Da, bineînțeles, asemenea cazuri se întâmplă. Pentru a preveni încălcarea regulilor de securitate la trafic, este important să existe abilitățile necesare. Deosebit de importantă este corectitudinea acțiunilor echipajului de locomotivă în cazul unor abateri de la condițiile stabilite de conducere a trenului. În toate fazele circulației este extrem de important să respectăm cu strictețe Regulamentul de exploatare tehnică — o constituție specifică a noastră sau, altfel zis, legea fundamentală a transportului feroviar.

Unul din incidentele recente s-a produs la data de 1 iunie 2019, când trenul nr.47, care circula pe ruta Moscova—Chișinău, condus de echipajul de locomotivă format din mecanicul A.Slivca și mecanicul-secund D.Bolbocean, grație vigilentei acestora, a fost posibilă prevenirea unor consecințe imprevizibile în urma căderii pe linie a unui copac pe tronsonul Vălcineț—Naslavcea. Echipajul a fost premiat de către conducerea CFM.

A dialogat  
Irina KRAEVSKAIA



■ DINASTIILE DE FEROVIIARI — MÂNDRIA CFM

# Un neam nobil de energeticieni și vagonari

**Seful interimar al sectorului energetic nr.2 Ungheni Ion BUTNARI va păstra în memorie anul 2018 drept anul, ce a marcat câteva evenimente importante în viața sa: 30 de ani de muncă la Calea Ferată a Moldovei (toti — la același sector al secției nr.1 alimentare cu energie electrică), 50 de ani din ziua nasterii și un cadou de preț cu ocazia Zilei feroviarului drept apreciere a activității sale din partea administrației IS "Calea Ferată din Moldova".**

**D**esi condițiile climatice din luna ianuarie a actualului an 2019 au supus feroviarilor moldoveni, inclusiv energeticienii, unui serios examen, colectivul de specialiști ai sectorului energetic nr.2 Ungheni, condus cu multă pricepere de Ion Butnari, profesionist de categorie înaltă, l-a susținut cu succes. Electromontorii și electromecanicii rețelelor electrice zonale Ungheni au înfruntat stihia naturii, demonstrând operativitate și organizare, profesionalism și devotament Magistralei Moldovenești. Iar drept exemplu a servit, ca de fiecare dată, conducătorul sectorului Ion Butnari.

... Pe la vârsta de 18 ani tânărul Ion Butnari din Ungheni, care visa din copilărie să poată stăpâni forța magică a curentului electric, a decis să învețe o profesie din domeniul energiei și a depus actele la o școală de meserii. La absolvire, în anul 1986 a primit licența de electromontor. Au urmat doi ani de serviciu în armată, după care tânărul a decis să completeze familia mare și prietenoasă a feroviarilor din Moldova: s-a angajat în secția Chișinău alimentare cu energie electrică. La rețelele



Fotografie din albumul familiei

electrice zonale Ungheni el și-a început activitatea de muncă în calitate de electromontor-alpinist de categoria a II-a, continuând să muncească aici timp de 30 de ani, până în prezent. A schimbat între timp doar funcțiile.

Fiind sârguincios, conștiincios și pedant, pe parcursul celor 30 de ani Ion Butnari a avut o ca-

rieră reușită. A susținut întotdeauna foarte bine examenele profesionale, obținând categoriile a 3-a, a 4-a și a 5-ea de electromontor-alpinist. Iar acum trei ani i-a fost încredințată funcția de electromecanic superior al rețelelor electrice zonale Ungheni. În anul 2017 administrația secției nr.1 alimentare cu energie electrică, apreciind înalt gradul de competență și profesionalism al lui Ion Butnari, îl desemnează șef interimar al rețelelor electrice zonale Ungheni.

— Om energic, competent și complezent, profesionist de prima categorie, — a menționat, Igor Tomciac, șef al secției Chișinău alimentare cu energie electrică, Feroviar de onoare, — conducătorul sectorului energetic nr.2 Ungheni Ion Butnari îndeplinește foarte bine sarcinile de producție, asigurând împreună cu subalter-

nii săi securitatea circulației trenurilor.

Drept confirmare servește aprecierea înaltă a prestației de muncă a energeticianului Ion Butnari: cu ocazia Zilei feroviarului-2018 administrația CFM l-a premiat cu un ceas de mână.

Succesele capului familiei îi bucură pe toți membrii ei: soția Larisa, fiica Mariana și feciorul Valentin. Dar cel, care se bucură cel mai mult de succesele fiului, este mândru de el și foarte fericit, e tatăl său — Feodosie Butnari, care a muncit vreo 30 de ani lăcătuș la revizia tehnică Berești. Dânsul regretă că soția Ana, adică mama lui Ion, care a activat 20 de ani în rețeaua de comerț a căii ferate, a decedat de vreme și n-a mai ajuns să-și vadă feciorul feroviar.

Mândră de succesele lui Ion Butnari este și soră-sa Maria Rotari, care împreună cu regretatul soț Nicolae au muncit toată viața la revizia tehnică Berești. Un alt reprezentant al acestei dinastii de feroviiari, cumnatul lui Ion Butnari — Grigore Prisăcari, decedat, din păcate, într-un accident, a muncit 15 ani electromontor la sectorul energetic Ungheni.

...Liniile electrice de înaltă tensiune, care au împânzit întreg globul pământesc, asigură viața pe planeta Pământ. Iar cei ce asigură îngrijirea și buna funcționare a lor sunt energeticienii. Printre ei se înscriu și specialiștii de înaltă calificare ai secției Chișinău alimentare cu energie electrică, inclusiv angajații rețelelor electrice zonale Ungheni sub conducerea lui Ion Butnari. Iar atâta timp cât la Calea Ferată a Moldovei muncesc asemenea specialiști, crește speranța că Magistrala Moldovenească are viitor.

Liliana NICHIFOROV

În memoria victimelor celui de-al doilea val al represiei politice din iulie 1949

**Să-i pomenim, să nu-i uităm, să înțelegem ca să nu se repete**



**Mihail GURDUZA**  
(21.11.1901—29.05.1953),

locuitor al satului Pinzăreni, raionul Fălești, a fost exilat cu familia (soția și fiul de 7 ani) la data de 6 iulie 1949 în localitatea-lagăr Nagorovka, raionul Gleadeansk (în prezent Pritoboliskii), regiunea Kurgan, Siberia, RSFSR (Rusia), unde a și murit. Reabilitat în anul 1995.

Din acea zi de neagră poamină s-au perindat șapte decenii. Într-un interviu pentru "Feroviarul Moldovei" un ziarist mă întrebase: "Cine din feroviiari v-a influențat decizia de a vă angaja la Magistrala Moldovenească?" Atunci n-am avut răspunsul: el mi-a parvenit, cred că nu întâmplător în aceste zile, la aproape 10 ani distanță:

— Fără îndoială, decizia mea a fost influențată și de soarta familiei străbunicului, pe care l-am cunoscut din scrisorile acestuia, spusele străbunicii Arghira, bunicii Daria și unchiului Valeriu — supraviețuitori ai masacrului, — GURDUZA Mihail, feroviar al anilor '30 ai secolului trecut, fotografia căruia, ce s-a păstrat circa 90 de ani, doresc să o vadă colegii și cititorii zărilor feroviarilor.

Scriu aceste rânduri în amintirea sa și a tuturor victimelor represiei politice din iulie 1949. Au trecut 70 de ani din acea perioadă neagră cu urmări neîntelese până în prezent, cu regret de toți cetățenii acestui stat...

**Veaceslav PÎRLOG,**  
șef al serviciului economic al CFM

■ OAMENII TĂI, MAGISTRALĂ!

## Vasile Hîncu — un maestru în domeniul lăcătușeriei

**Este puțin probabil ca unii pasageri care preferă transportul feroviar al Republicii Moldova, luând loc în vagoanele compartimentate, în cele cu locuri rezervate sau în scaunele comode ale trenurilor diesel modernizate, se întreabă cine anume asigură condițiile confortabile pentru călătorii. Alături de reprezentanții diferitelor specialități ale profesiei de feroviar, care creează confortul în vagoanele trenurilor de pasageri și diesel ale CFM, activează și mecanicii pentru reparația materialului rulant de categoria a șasea din cadrul secției asamblare a vagoanelor nr.1 a remizei vagoane de călători din capitală, Vasile HÎNCU.**

Specialist calificat, feroviar cu experiență, Vasile Hîncu studiază cu atenție problemele apărute în cutiile de vagoane, le pune diagnosticul corect, după care le "tratează". Eforturile sale eficiente se bucură de succes. Pe parcursul celor două decenii de activitate în domeniul lăcătușeriei Vasile Hîncu a înșușit cu brio "știința lăcătușeriei" și "caracterul" metalului. Tocmai de aceea lucrările sale se deosebesc întotdeauna printr-o calitate înaltă. Ceea ce o confirmă rezistența, dar și durabilitatea componentelor, pieselor de schimb și a echipamentelor electrice ale materialului rulant reparate.

Până a se încadra cu succes în marea familie a IS "Calea Ferată din Moldova", Vasile a reușit să acumuleze o experiență solidă de viață și de muncă. După absolvirea școlii medii, Vasile a decis să-și asume independența financiară, să-și susțină material familia și s-a încadrat în câmpul muncii. Bunele intenții ale tânărului, dorința sa arzătoare de a

înșuși o profesie, au găsit toată susținerea din partea adulților — atât a celor din familie, cât și de la serviciu, funcționari și șefi ai întreprinderii, în cadrul căreia se angajase Vasile. Băiețușul de mai ieri cu planuri mari și vise mărețe a fost luat sub aripa protectoare a unui specialist cu experiență în forare din cadrul mastodontului de atunci în producerea utilajului frigorific — uzina "Komplekhtolodmaș" din or. Strășeni. Atmosfera sănătoasă de muncă a fost benefică pentru tânăr: specialiștii cu experiență îl susțineau întru totul, împărțându-i cunoștințele și deprinderile acumulate de-a lungul anilor. Iar el înghițea cu nesățu secetele profesiei, reușind într-un final să o însușească cu brio.

După ce a muncit în producția industrială, unde a câștigat o bogată experiență profesională, Vasile Hîncu a reușit să intrunească și să corespundă cerințelor înaintate față de angajații CFM.

Marea familie a feroviarilor din Moldova l-a primit cu brațele des-

chise pe Vasile Hîncu în echipa sa profesională. Iar tânărul nu a dezamăgit și a dat dovadă de abnegație și conștiinciozitate în toate sarcinile ce îi reveneau. Această atitudine serioasă față de sarcinile încredințate Vasile Hîncu a păstrat-o de-a lungul celor două decenii de muncă, dezvoltând-o și consolidând-o. Astfel se explică și avansarea sa în carieră, perfecționarea continuă pe plan profesional.

Astăzi lăcătușul de calificare înaltă (categoria a VI-a) și cu o bogată experiență în reparația materialului rulant din cadrul secției asamblare nr.1 a remizei vagoane de călători Chișinău, Vasile Hîncu, este dispus să le împărtășească bogata sa experiență de muncă și de viață tinerilor și tuturor doritorilor, care însă, cu regret, deocamdată rar se decid să treacă pragul remizei.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurii KOZLOV



Vasile Hîncu la locul de muncă

...Acum două decenii Vasile Hîncu și-a legat destinul de cel al Magistralei Moldovenești. Și-a început activitatea de muncă în calitate de elev al specialistului în acumulatori în cadrul Direcției deservire a călătorilor a IS "Calea Ferată din Moldova". Pe parcursul anilor următori își perfecționa neconștient calificarea. A devenit specialist în acumulatori de categoria a doua în secția nr.34 de reparație a utilajelor electrice a vagoanelor din cadrul remizei vagoane din capitală. Alți 12 ani și-a continuat activitatea în cadrul Direcției deservire a călătorilor a CFM. Iar acum 7 ani a fost transferat în secția asamblare a vagoanelor nr.1, în calitate de lăcătuș pentru reparația materialului rulant de categoria a VI-a, în cadrul remizei vagoane de călători Chișinău.

**OFERTE DE MUNCĂ**

**Secția Chișinău alimentare cu energie electrică invită la muncă permanentă:**

- inginer-șef;
- inginer în secția tehnică;
- electromecanic;
- electromontor;
- sofer;
- lăcătuș;
- strungar.

Informații suplimentare la tel.: (022) 83-40-59



## REVELAȚII ESTIVALE

# Ștampilele din pașaport, mai de preț ca mulțimea de lucruri din casă

Duminică, 7 iulie a.c., pe peronul gării din capitală a putut fi urmărită o imagine curioasă: un grup mare de feroviarți întâmpina un alt grup de feroviarți care soseau de la Kiev. Exclamații de bucurie, zâmbete, îmbrățișări, strângeri de mână — gesturi specifice unor întâlniri de suflet. O imagine mai rar întâlnită în ziua de azi, care se datorează unor entuziaști ce au știut să păstreze în sufletele lor spiritul romantic, setea de călătorii, interesul pentru noile descoperiri. Anume așa i-am putea caracteriza pe cei 40 de membri ai grupului turistic care au mers în excursie la Kiev, cu susținerea organizației sindicale, condusă de Galina PROCA, din cadrul administrației IS "CFM", dar și a Federației sindicatului feroviarilor din Moldova.

Kievul i-a întâmpinat cu mult soare și bunăvoință. În gară îi aștepta un autobuz confortabil, pentru a le oferi un tur de orizont prin capitala Ucrainei.

Cele văzute le întretăiau respirația. În jur — vestigii ale istoriei seculare, împietrite în monumente de arhitectură. Temple și mănăstiri datând de la începutul erei noastre, biserici maiestuoase: a sf.Sofia — cu fresce păstrate din secolul al XI-lea, precum și ale sf.Vladimir și sf.Andrei, șirul acestora este lung. Frumuseți de clopote și arcuri, Khreshchatykul, Maidanul...

Toate aceste destinații

umitoare au fost admirate cu ochii și cu sufletul feroviarilor moldoveni, care au rătăcit pe străzi și în piețe, au făcut popas în parcuri cu verdeată, lângă hăvuzuri răcoroase!

O destinație specială a excursiei a fost vizitarea Lavrei Peșterilor din Kiev, cunoscută și sub denumirea de Lavra Pecerska. Acest loc unic atrage de sute de ani pelerini și tu-

riști. Atmosfera ce domnește aici ne duce cu gândul la valori perene: credință, bunătațe, iubire, moralitate, sensul vieții în general. Și, bineînțeles, atenția turiștilor din Moldova a fost atrasă de principalul fluviu al Ucrainei — Nipru. De la înălțimea noului pod dat în folosință în 2019, ei s-au pătruns plenar de somptuoșitatea și frumusețea acestuia — de la monumentul prințului Vladimir până la ansamblul arhitectural "Prietenia popoarelor". Au avut și posibilitatea să facă o plimbare cu vaporul pe Nipru! Panorama orașului Kiev, care se deschide dinspre râu, îți lasă niște impresii cu totul speciale.



Grupul turiștilor-feroviarți a exprimat sincere mulțumiri conducerii CFM, Federației sindicatului feroviarilor din Moldova, serviciului călătorii, serviciului

mișcare, angajaților DDC, remizei vagoane de pasageri Chișinău, gării feroviare din capitală.

REPORTER "FM"



## DUPĂ MUNCĂ — ȘI ODIHNĂ

## Vizitând monumentele istorice din Moldova, recent readuse la viață...

La finele lunii mai, comitetul sindical al administrației Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" a organizat o excursie prilejuită de Ziua copilului, aceasta regăsindu-se în planul de acțiuni cu genericul "Cunoaște-ți plaiul natal". De astă dată, Galina PROCA, președintă a comitetului sindical, a ales ca destinație raionul Hâncești, unde se află conacul lui Manuc Bey, recent repus în circulație, după o renovare spectaculoasă.

Aproximativ 20 de copii, însoțiți de părinții-feroviarți, au avut ocazia să se familiarizeze cu o filă importantă din istoria plaiului nostru. Ei au aflat despre oamenii celebri care au locuit pe aceste meleaguri și s-au implicat în viața publică a Moldovei: oameni politici și diplomați, printre care și o personalitate marcantă care ne-a făcut cunoscuți lumii — Manuc Bey.

Moșia se întinde pe un teren de câteva hectare, în centru situându-se Palatul lui Manuc, care prin arhitectura sa aminteste de palatele de la Sankt-Petersburg din perioada țaristă. Tot aici se află și casa în care Manuc Bey a locuit împreună cu familia sa; Turnul de veghe, pogorât parcă din povești; casa rezidențială din acea epocă; Turnul de apă și porțile de o frumusețe rară. A existat și o biserică armenescă (Manuc Bey a fost de naționalitate armean), care însă nu s-a păstrat.



Vizitarea palatului a lăsat impresii de neuitat, în special aspectul impresionant al acestuia, decorul magnific de interior, precum și tunelul care duce de la subsolul palatului până la casa proprietarului.

Cea de-a doua parte a programului excursiei a în-

clus o vizită la ferma de struți, unde copiii au fost încântați să admire atât faimoșii struți, cât și diverse specii de păsări și animale — rațe, păsări, porumbei, grațioasele lebede, iar spre final cei mai îndrăzneți și-au asumat rolul de călăreți.

REPORTER "FM"



## FELICITĂRI!

Administrația stației feroviare Giurgiulești îi felicită cordial cu prilejul celei de-a 60-a ANIVERSĂRI pe Elena BUGETI de la biroul informației, JUBILEULUI de 50 de ani pe Tatiana ARNAUT, operator al impiegatului de mișcare; zilei de naștere — pe seful de manevră Dumitru DUNASI, pe soferul stației Anatol FRIDJOI.

— Vă aducem urări de pace în suflet, lumină în priviri, sănătate, prosperitate. Forță de rezistență, inspirație în tot ce vă propuneți și oameni dragi mereu în preajmă!

Echipa secretariatului IS "Calea Ferată din Moldova" o felicită din suflet cu ocazia zilei de naștere pe Svetlana CERES, expeditor superior al expediției poștale. — Sănătate trainică, succese mari în toate, fericire personală și familială!

Administrația, comitetul sindical și colegii din cadrul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cordiale felicitări cu prilejul zilei de naștere soferului SAAE-Chișinău Nicolae IACOVENCO și zugravului SAAE nr.1 Lidia ZINCHEVICI.

Dorim să vă fie viața  
Senină ca dimineața,  
Caldă ca o zi de vară  
Și ca mierea de amară!

\*\*\*

Colectivul, administrația și comitetul sindical ale secției Basarabeasca alimentare ci energie electrică îi felicită din inimă pe electromontorul Gheorghe IANCEV — cu prilejul frumosului SEMICENTENAR.

Fie-ți viața cânt  
și sărbătoare,  
Fără nori în zarea-  
ndepărtată.  
Fericire cât incape-n  
mare  
Pentru încă un sutar  
și jumătate!

\*\*\*

Consiliul veteranilor din transportul feroviar al st. Basarabeasca îi felicită cordial pe stimatii veterani cu ocazia venerabilelor JUBILEE: de 75 de ani — pe Stepanida PIRVU, de 70 de ani — pe Ivan CODREAN, Leonid COZACENCO și Galina CATERNIUC; de 65 de ani — pe Mihail CATRANIUC și Iurie FEDORENCO.

Spre voi doar gânduri  
bune,  
Viața să vă fie-un basm  
frumos,  
Sufletul — mereu cald,  
luminos.  
Sănătate, pace,  
fericire,  
Vise împlinite și multă  
iubire!

\*\*\*

Administrația și comitetul sindical ale secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicită călduros pe

colegii care își serbează frumoasele aniversări de 65 de ani — Vladimir DILEU și 55 de ani — Alexandru TRETIACOV.

Dincolo de timp și  
anotimpuri  
Să păstrați în suflet  
primăvara,  
Iar mugurii speranței  
buchete să-mpletească  
De vise împlinite și  
prosperitate!

De asemenea, îi felicităm cordial și pe omagiatii noștri din luna Iulie: Ivan ODOBESCU, Olga TOMCEAC, Tatiana JECHIU, Alexandra SCORNICI, Liuba MIR, Rodica BOTNAREVSCAIA, Oana LAZICO, Victor DOROGAN, Serghei TRIFAN, Serghei OSTACI, Tudor IASINSCHI, Dumitru TURCAN, Alexandra CUCURUZEAC, Mihail RAILEAN.

Noi vă dorim din suflet  
sănătate,  
Dragoste, fericire, bucurii,  
S-aveți mereu noroc  
în toate,  
Mulți bani, izbândă,  
împliniri!

\*\*\*

Colectivul stației feroviare Căinari îi felicită cordial cu ocazia ANIVERSĂRII a 60-a pe E.NEBUNELEA — impiegat de mișcare, și V.CEBOTARI — casier de marfă superior.

— Vă dorim, dragi colegi, sănătate, fericire nemărginită și împlinirea tuturor viselor. Suntem fericiți să vedem în ochii voștri același licăr în priviri de-a lungul timpului. Vă mulțumim pentru bunătațe, profesionalism și înțelepciunea de care dați dovadă.