

FEROVIARII MOLDOVEI

nr.5 (6014) 19 august 2021

Ziarul apare
din 1 mai 1941

www.cfm.md; www.railway.md



www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova

■ DISTINCȚII – CELOR MAI MERITUOȘI

Calea – de fier, oamenii – de aur



Sefa Direcției resurse umane Galina CHIVERI dă citirii dispoziția directorului general al CFM privind decorarea angajaților

Insigna "Feroviar de Onoare"

Pentru profesionalism deosebit, merite de muncă, pentru sacrificiu, devotament față de domeniul transportului feroviar și în legătură cu sărbătoarea profesională – Ziua feroviarului – și aniversarea a 150 de ani a Căii Ferate din Moldova sunt decorati cu Insigna "Feroviar de Onoare":

Galina PROCA, șef al secției secretariat a serviciului secretariat și relații publice;

Marian GRIGORIȚA, șef al stației Drochia;

Ghenadie CHIRILIU, șef al serviciului statistică;

Constantin PAVLOV, șef al serviciului pasageri;

Iurii NANU, operator, categoria a VI-a, cărucior defectoscopic în cadrul secției linii Bălți;

Vasilii MIHAILOV, mecanic-instructor la depoul de locomotive Bender;

Alexandr IUSIP, maistru-picher în secția linii Ocnița;

Anatolii DIMITRAS, dispecer de manevre la stația Bălți-Slobozia;

Nina SAMARDINA, inginer-coordonator al serviciului semnalizare și comunicații;

Eugeniu BORDEA, maistru-picher în secția linii Basarabeasca;

Alexandr DIMITROV, șef al remizei vagoane frigorifere Basarabeasca;

Lilia BERNIC, administrator al gării Ungheni.

Munca la calea ferată este una grea și extrem de responsabilă. Viitorii feroviarilor află despre aceasta încă de pe băncile instituțiilor de învățământ superior și mediu special. Iar o mare parte dintre angajații CFM învață din exemplele părinților, bunelor, care în perioade diferite au activat în domeniul transportului feroviar din Moldova. Astăzi, în preajma gloriosului jubileu – 150 de ani de la înființarea Căii Ferate în Moldova – ni-i amintim pe toți cei ce prin munca lor au înscris numeroase pagini minunate în istoria întreprinderii, care au slujit cu trup și suflet magistralei. Dragostea și respectul pentru profesie le poartă ca pe o ștafetă actualii angajați ai CFM.

Conform unei tradiții mai vechi, în preajma Zilei feroviarului administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" i-a remarcat pentru munca depusă pe cei mai merituoși reprezentanți ai acestei profesii respectate. În ziua de 30 iulie 2021, pe peronul gării Chișinău Oleg TOFILAT, director general al CFM, însoțit de aplauzele celor prezenți, a înmănat distincții binemeritate celor mai demni angajați ai Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova". La evenimentul festiv au participat Mihail LUPASCU, secretar de stat al Ministerului Economiei și Infrastructurii al RM; Ghenadie TEPORDEI, director general al Agenției Proprietății Publice a RM; Serghei TOMSA, vicedirector al CFM, responsabil de infrastructură și tracțiune; Ion ZAPOROJAN, președinte al Federației Sindicale a Feroviarilor din Moldova.



Su ocazia Zilei feroviarului au fost decorați cei mai buni dintre cei buni



Oleg TOFILAT, director general al CFM, e gata de a înmăna distincțiile binemeritate celor mai demni feroviarilor



Oleg TOFILAT, director general al CFM, adresează un mesaj de salut pentru feroviarilor prezenți

Insigna "Meritul Feroviar"

Pentru activitate de muncă plină de sacrificiu, profesionalism înalt, perseverență și contribuție la dezvoltarea transportului feroviar, precum și cu ocazia sărbătorii profesionale – Ziua feroviarului – și a jubileului de 150 de ani al Căii Ferate din Moldova, au fost decorați cu Insigna "Meritul Feroviar", acordându-li-se titlul "Feroviar Emerit":

Aurelia BADAREU, contabil-coordonator al serviciului financiar;

Natalia MOSTOVAIA, inginer-coordonator al serviciului relații internaționale și protocol al Direcției strategii și relații internaționale;

Evgheii PETRENCU, șef-adjunct al serviciului linii;

Alexei ADAM, inginer-șef al serviciului locomotive;

Tatiana OREHOVA, inginer-energetician coordonator al serviciului inginerie și eficiență energetică;

Ecaterina OGLINDA, contabil-șef la Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova;

Larisa ARABADJI, șef-adjunct al stației Giurgiulești;

Valentina CIUMACENCO, instructor-dezinfectant la Centrul de medicină preventivă;

Irina SÂRBU, inginer-tehnolog CIC;

Stepan LATĂȘOV, șef al secției Bălți alimentare cu energie electrică;

Vladimir STRELEȚ, impiegat de serviciu la depoul de locomotive Chișinău;

Alexei CRUGLII, șef al secției linii Bălți.

Cadouri de preț

Pentru conștiinciozitate și profesionalism în muncă, devotament domeniului transport feroviar și cu ocazia Zilei feroviarului, dar și a jubileului de 150 de ani al CFM, au primit în dar ceasornice individualizate:

Larisa BÂRCA, inspector superior al serviciului secretariat și relații publice;

Continuare în pag.2 ►



Calea – de fier, oamenii – de aur



Dacă nu ar fi pandemia de COVID-19, Ziua feroviarului ar fi fost sărbătorită, conform tradiției, la Palatul de Cultură al Feroviarilor

► Continuare din pag. 1

Valentina BULAT, economist al serviciului aprovizionare tehnico-materială;

Olga DENISIUC, șef al secției organizarea muncii și salarii a serviciului economic;

Oxana SINIȚARU, dispecer la serviciul mișcare;

Valentina TREBUHOVA, inginer CIC;

Pavel ADAM, revizor al serviciului de siguranță a circulației și lichidare avarie al CFM;

Valentin NANU, inginer-șef al depoului de locomotive Bălți;

Evghenii CHISELARI, lăcătuș pentru reparația materialului rulant la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca;

Gheorghii FILIMON, șef de manevre la stația Chișinău;

Vasilii CAPELIUH, șef-adjunct al secției Chișinău semnalizare și comunicații.

Medalia jubiliară "150 ANI CFM"

Pentru muncă prodigioasă, activitate îndelungată, profesionalism, conștiințiozitate, dar și cu ocazia Zilei feroviarului și a jubileului de 150 de ani ai CFM sunt decorați cu medalia jubiliară "150 ANI CFM":

Olesea DONET, casier de marfă superior la serviciul trafic de marfă;

Victor CASIAN, șef de secție în cadrul serviciului juridic;

Elena BALAN, șef-adjunct al serviciului strategii și investiții din cadrul Direcției strategii și relații internaționale;

Serghei LASII, șef-adjunct al serviciului statistic al CFM;

Emilian CHIRICĂ, revizor în cadrul serviciului de siguranță a circulației și lichidare avarie al CFM;

Nicolae VOLCIOAC, șef-adjunct al secției administrative;

Maria CUIBARI, vicedirector al Direcției personal a CFM;

Liliana NICHIFOROV, redactor-șef adjunct al ziarului "Feroviarul Moldovei";

Piotr COCIU, șef al stației Comrat;

Natalia SAVRIEVA, economist la stația Basarabeasca;

Maria RUSU, impiegat de mișcare la stația Etulia;

Liubov BEJAN, economist-coordonator al stației Bălți-Slobozia;

Stefan VIERU, impiegat de serviciu la stația Bender;

Tatiana JURINA, inginer la stația Ungheni;

Ion PALADI, șef al stației Chișinău;

Gheorghe BRAGUȚA, dispecer al stației Chișinău;

Victor TONCOGLAZ, șef al stației Reul Mare;

Nicolai RUSU, șef al stației Grinăuți;

Larisa ȚURCANU, inginer al depoului de locomotive Chișinău;

Alexandr BUNDUCI, mecanic secund la depoul de locomotive Bender;

Serghei GOREMICHIN, lăcătuș la depoul de locomotive Basarabeasca;

Zaharii GRECOV, maistru tren de intervenție al depoului de locomotive Basarabeasca;

Iliia BOGOSLOV, operator la depoul de locomotive Basarabeasca;

Ivan PINCAS, lăcătuș pentru reparația materialului rulant la remiza vagoane Bălți;

Vladimir GHERGHELAS, maistru superior la remiza vagoane Bălți;

Fiodor GUIVAN, lăcătuș pentru reparația materialului rulant la remiza vagoane Bălți;

Vitalii VETRENIUC, șef al remizei vagoane Bălți;

Serghei PETCOV, șef-adjunct la remiza vagoane de pasageri Chișinău, responsabil de reparație;

Igor SANIN, șef al secției asistență tehnică a remizei vagoane de pasageri Chișinău;

Serghei FIDOROV, electromecanic

superior în secția semnalizare și comunicații Basarabeasca;

Victor VELICICO, macaragiu la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca;

Gheorghii ENI, lăcătuș-electrician la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca;

Dumitru TARLEV, mecanic de automacara la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca;

Gheorghe DOIJA, lăcătuș la remiza vagoane Basarabeasca;

Ivan MIHAILOV, lăcătuș la remiza vagoane Basarabeasca;

Valeriu POPOVICI, revizor-reparator superior la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca;

Marin BENCHICI, maistru-picher al secției linii Ocnița;

Alexei CORLĂTEANU, maistru-picher în secția linii Bălți;

Anatolii BAMBULEAC, maistru superior în secția linii Bălți;

Galina GUMENNAIA, maistru în secția linii Chișinău;

Vitalie URSU, maistru în secția linii Chișinău;

Vasile VĂZĂI, maistru-defectoscopist în secția linii Bender;

Valerii LOMOV, șef al secției linii Bender;

Ilie CEBANOV, maistru-picher în secția linii Basarabeasca;

Boris BURLACU, maistru responsabil de reparații la SML-294;

Liudmila FEDORENCO, șef al secției construcții în cadrul TP-1;

Dumitru RUDOI, șef al secției semnalizare și comunicații Chișinău;

Vladimir POLTORAC, șef de rețele în cadrul secției Bălți alimentare cu energie electrică;

Evghenii MEDINSKI, șef de rețele electrice zonale Ungheni;

Anatolii COVADJI, electromecanic superior în secția Basarabeasca alimentare cu energie electrică;

Tatiana BUJOR, casier de bilete la gara Bălți-Slobozia;

Sergiu VOICU, șef al echipei nr.5 a serviciului pază paramilitară de la stația Chișinău;

Constantin RUMEUS, șef al echipei nr.7 a serviciului pază paramilitară de la stația Etulia;

Ion VREME, șef al echipei nr.9 a serviciului pază paramilitară de la stația Bender;

Mihail PRAVEDNII, prim șef-adjunct al serviciului pază paramilitară;

Anna ALEXEENCO, inginer-tehnolog, categoria I, CIC;

Mihail AFANASII, șef de șantier în secția administrare construcții infrastructură.

Constantin ȚURCAN, șef-adjunct al serviciului aprovizionare tehnico-materială;

Angela ROSCOVAN, conducător artistic la Palatul de Cultură al Feroviarilor;

Nicolai VLAD, șef-adjunct interimar al Școlii Tehnice Feroviare Basarabeasca.

* * *

Printr-o dispoziție a directorului general al IS "Calea Ferată din Moldova", cu ocazia Zilei feroviarului și a jubileului de 150 de ani al CFM, pentru muncă îndelungată și conștiințioasă 136 specialiști ai Căii Ferate din Moldova au fost distinși cu Diplome de Onoare.

Toate persoanele decorate sunt foarte buni profesioniști, meșteri cu mâini de aur, lucrători responsabili, conștiințioși, oameni muncitori, sărguincioși, care nu-și precupețesc eforturile în numele profesiei, fără a ține cont de timp și oboseală. Decorațiile onorabile din domeniul transportului feroviar, ceasornicele individualizate, medaliile jubiliare, Diplomele de Onoare sunt doar cea mai mică parte din răsplata, pe care o merită acești feroviari minunați.

Munca lor este grea și complicată, de aceea li s-a dorit tuturor în primul rând multă sănătate, putere și fericire. Or, oamenilor merituosi toate acestea nu le sunt doar necesare, ci și li se cuvine pe bună dreptate.

Irina KRAEVSKAIA



Distincțiile își așteaptă eroii – eroii muncii!

Imagini: Iurii KOZLOV



Se desfășoară pregătirea garniturii de tren pentru expediere

■ AȘA A FOST ÎNCEPUTUL...

Timp de 150 de ani Calea Ferată a Moldovei funcționează spre binele țării

La data de 28 august 2021 Calea Ferată din Moldova marchează 150 de ani de la înființare, din acel moment memorabil, când în ținutul nostru a apărut un mijloc de transport nemaipomenit până atunci — calea ferată cu șinele și traversele sale, cu tehnică avansată pentru acele timpuri — locomotivele cu abur. Deși istoria domeniului feroviar în ținutul nostru a început ceva mai devreme. Privind de la înălțimea etapelor istorice parcurse de magistrală, se poate spune cu certitudine, că istoria sa a scris-o timpul, în care munca feroviarilor a fost mereu și rămâne sinonimul devotamentului față de profesie, al înaltei responsabilități a multor generații de lucrători ai magistralei pentru destinul acestui domeniu, care se numește Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova".

Dezvoltarea rețelei feroviare pe teritoriul Basarabiei are la bază Calea ferată Balta—Odesa—Tiraspol, construită prin așa-numita metodă de "gestiune americană" (antreprenor cu ridicata — baronul K.K. Unghern-Sternberg). Parte componentă a acestei magistrale au fost sectoarele amplasate între stațiile Razdelinaia și Kuciurgan (1865) și ramificația Kuciurgan—Tiraspol, prelungită doi ani mai târziu. Acolo, unde trebuiau să se afle stațiile, se aflau niște bordeie acoperite cu iarbă, în care locuiau primii constructori și alți oameni, sosiți din locuri diferite pentru a fi mai aproape de calea ferată. Prima magistrală feroviară urma să traverseze Basarabia de la est la vest spre Prut și să ajungă până la Iasi (România). În luna mai 1867 baronul Unghern-Sternberg obține o nouă antrepriză pentru continuarea ramificației Tiraspol până la Chișinău. Un obstacol esențial atât pentru proiectanți, cât și pentru constructorii viitoarei căi ferate, îl constituia râul Nistru. Acesta era cam agitat, în special primăvara. Construcția podului peste Nistru a fost încheiată în luna ianuarie 1871, iar întregul sector de cale ferată Tiraspol—Chișinău a fost

lansat la data de 28 august 1871. Anume această dată este considerată ziua înființării Căii Ferate din Moldova și începutul minunatei sale biografii.

A urmat o perioadă intensă de construcție feroviară. În anii '70 ai secolului XIX au fost lansate una după alta liniile strategice Chișinău—Cornești (1873), apoi linia Cornești—Ungheni (1875). Circulația în ansamblu pe sectorul de cale ferată Chișinău—Ungheni a început la data de 20 martie 1877.

Cea de-a doua după importanță magistrală de fier în ținut a fost linia de calea ferată Bender—Galați. Construcția s-a desfășurat în regim de urgență. Grație organizării iscusite a lucrărilor de construcție de către personalul tehnico-ingenieresc, precum și muncii cu adevărat de șoc a mii de muncitori și soldați, linia de cale ferată Bender—Galați a fost construită într-un termen nemaipomenit de scurt — mai puțin de 3,5 luni! Lungimea noii linii de



Lată-i — primii constructori ai Căii Ferate a Moldovei

cale ferată constituia 285 verste, ori 305 kilometri. Sectorul a devenit absolut funcțional la începutul lunii noiembrie 1877. Această "linie rapidă" din stepele Basarabiei de sud a devenit una cu adevărat senzațională în plan mondial. Juriul internațional al Expoziției mondiale de la Paris din anul 1878, unde au fost prezentate proiectul și raportul pri-

vind construcția ei, a declarat linia de cale ferată Bender—Galați "una din cele mai remarcabile construcții moderne la capitolul rapiditatea edificării". Un alt moment interesant este acela, că edificiile din lemn ale stațiilor de pe linia Bender—Galați au fost construite după proiectul eminentului arhitect Alexandru Bernardazzi (1831-1907), arhitect prin-

cipal al orașului Chișinău, originar dintr-o familie de arhitecți-constructori de elvețieni de origine italiană, care în acea perioadă tocmai fusese angajat la serviciu în cadrul Direcției de construcție a căii ferate militare. Dânsul a fost una din personalitățile cele mai remarcabile în arhitectura Chișinăului din a doua jumătate a secolului XIX și începutul secolului XX. Apropos, după proiectul său a fost înălțat la Chișinău edificiul fostului Tribunal de circumscripție, în care astăzi, deja mai bine de 70 de ani, își are sediul administrația IS "Calea Ferată din Moldova".

... A fost atins jalonul de 150 de ani, dar activitatea intensă a Căii Ferate din Moldova, căreia și-au consacrat cei mai frumoși ani din viață sute de mii de predecesori de-ai noștri, continuă, purtând spre viitor memoria lor nemuritoare în inimile generației actuale de feroviarilor ai Magistralei Moldovenești.

Irina KRAEVSKAIA

A tunci, însă, la început de cale, în anul 1956 școala era amplasată în două clădiri cu sobe, construite prin anii '50 ca și cămine pentru feroviarilor. O clădire a devenit cămin pentru elevii școlii, iar în cea de-a doua au fost amenajate de urgență săli de studii și cabinete tematice.

Primul conducător interimar al Școlii Tehnice Feroviare Basarabeasca a devenit șeful de studii Vladimir Vecerskii, iar peste zece zile șef al instituției a fost desemnat Serghei Mișin, care s-a aflat la cârma școlii 17 ani, până la atingerea vârstei de pensionare. Dânsul a fost un specialist de categorie înaltă, lucrător emerit al învățământului tehnico-profesional din RSS Moldovenească, Feroviar de Onoare.

În acea perioadă colectivul didactic era unul numeros — 21 persoane. Printre primii pedagogi ai ȘTF s-au aflat A.Băcicova, V.Lukasevici, P.Kipnis, G.Kozlov, V.Kozlova, C.Novicova, V.Vecerskii, S.Mișin. De rând cu ei, au fost implicați în procesul instruirii ca și pedagogii specialiștii filialelor nodului feroviar: Barinskii, Vartman, Dobrov, Erofeenkov, Karlăkov, Kramnog.

La indicația administrației CFM, deja către 10 septembrie 1956 au fost create primele grupe de elevi ai Școlii Tehnice Feroviare: brigadierii de linie — 18 persoane, mecanici secunzi de locomotive cu abur — 24, impiegati de mișcare — 25, cantaragii — 28 persoane. În acea perioadă

■ DATĂ JUBILIARĂ

Școala Tehnică Feroviară a ajuns la 65 de ani

La data de 1 septembrie curent Școala Tehnică Feroviară Basarabeasca va începe cel de-al 65-lea an de studii. În această perioadă ea a devenit o veritabilă forjerie de cadre cu specialități feroviare solicitate pentru Calea Ferată din Moldova, contribuind cu multă dăruire la procesul de ridicare a nivelului calificării angajaților Magistralei Moldovenești. Pe parcursul celor 65 de ani o întreagă pleadă de absolvenți ai școlii au fost decorați pentru muncă conștiințoasă cu ordine și medalii ale RM, cu distincții profesionale de merit, precum insignele "Feroviar de Onoare" și "Meritul Feroviar", s-au învrednicit de titlul onorific "Feroviar Emerit", au devenit conducători de filiale ale CFM. Actualmente ȘTF Basarabeasca este o instituție de învățământ modernă, dotată cu toate cele necesare, inclusiv un cămin confortabil.

grupele din elevi erau formate atât din angajați ai Magistralei Moldovenești, cât și din angajați ai Căii ferate Odesa. Școala Tehnică Feroviară asigură pregătirea și recalificarea cadrelor cu specialități feroviare solicitate, dar și însușirea unei a doua specialități.

În prezent colectivul didactic al Școlii Tehnice Feroviare Basarabeasca, conducerea căruia a fost preluată de curând de către Ala PLUKCI, continuă să pregătească cadre de specialități feroviare solicitate, precum maștrichieri și brigadierii de linie, mecanici macarale de pozare a liniei și mașini grele de linie, mecanici secunzi de locomotivă, mecanici mașini de evacuare a zăpezii și revizori-reparatori vagoane, mecanici motolocomotivă și conducători autodrezine, șefi de manevră și sudori, slingeri și



Colectivul didactic al Școlii Tehnice Feroviare Basarabeasca

electromecanici SCB, impiegati de stație etc. — conform cererilor venite de la filialele CFM.

Contra plată pot fi instruiți toți doritorii.
— În ultimii trei ani, — a men-

ționat, printre altele, Nicolai Vlad, șef-adjunct al ȘTF, — colectivul pedagogic a înfăptuit pregătirea, calificarea cadrelor cu specialități feroviare solicitate, verificarea repetată (periodică) a cunoștințelor a unui număr de peste 490 persoane pentru filialele CFM. Depășind problemele economice de moment, cauzate de pandemia de COVID-19, specialiștii instituției de învățământ, fiecare la locul său de muncă, își îndeplinesc calitativ obligațiile de serviciu.

Drept confirmare administrația a ținut să-i nominalizeze pe cei mai merituoși: V.Petrițkii, profesor discipline speciale; V.Obo-roceanu, contabil-sef; Lu.Iorgu și I.Mihailov, paznici; V.Evcenco, portar; tânăra bibliotecară D.Constantinova. Toți au urmat și continuă să urmeze exemplul pedagogilor-veterani, care mai muncesc ori se află deja la odihna binemeritată. E vorba de Nadejda Kuprikova, reprezentantă a unei numeroase dinastii familiale, feroviar experimentat cu un stagiul de muncă de jumătate de secol la CFM, care a condus școala timp de 16 ani, iar o perioadă îndelungată — nodul feroviar, decorată cu medalia jubiliară "145 de ani ai Căii Ferate din Moldova"; Nicolai Vlad, veteran al CFM, actualmente șef-adjunct al ȘTF, decorat cu medalia jubiliară "150 ANI CFM", și mulți alții.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Svetlana SÎRF, angajată a nodului feroviar Basarabeasca



■ FILE DE ISTORIE

Muzeul de istorie al CFM marchează 10 ani!

Meritul înființării Muzeului de istorie al CFM aparține în mare parte neobositului colecționar de exponate istorice la toate stațiile Magistralei Moldovenești, veteranului transportului feroviar Alexei SAMSONOV, mare entuziast și custode al tradițiilor feroviare. El a avut onoarea și misiunea deloc simplă de a deveni primul director al muzeului.

Grație muncii migăloase, căutărilor insistente ale domnului Alexei Samsonov, dar și ajutorului din partea unor feroviareri la fel de entuziaști, s-a reușit a colecta un veritabil tezaur de exponate pentru Muzeul de istorie al CFM. Actualmente vizitatorii lui pot vedea machete funcționale ale cabinelor unui tren diesel de pasageri și unei locomotive cu abur. Ultima, iar mai exact — locomotiva cu abur de tipul AR 7171, expusă în muzeu, a funcționat de minune la stația Ocnița până în anul 1990.

Muzeul de istorie al CFM oferă vizitatorilor — copii și locuitorii adulți din țară, oaspeților de peste hotare — fericita ocazie de a vedea în realitate Calea

Calea Ferată a Moldovei nu reprezintă doar șine și traverse, locomotive și vagoane, saboți de frână și macazuri, instalații SCB și de comunicație, linii de curent electric și pasaje de nivel cu paznic, macarale-portal și osii montate, defectoscoape etc. CFM înseamnă, în primul rând, feroviareri — specialiști de categorie înaltă, care pun în mișcare tehnica feroviară complicată, stăpânind-o și forțând-o să servească omului. Feroviarul Moldovei constituie o categorie aparte de oameni: pentru ei profesia este prioritatea vieții lor. Prin aceasta se explică, probabil, situația, că la ÎS "Calea Ferată din Moldova" predomină dinastiile familiale de muncă. Fiecare dintre ele a lăsat o urmă vie în procesul de muncă, lungă de zeci de ani. Această urmă demnă de tot respectul poate fi găsită nu doar în arhivele de familie, care deseori reflectă întreaga istorie a Căii Ferate din Moldova, ci și în Muzeul de istorie al ÎS "Calea Ferată din Moldova", unde sunt păstrate numeroase exponate. La data de 28 august curent se vor împlini 10 ani din ziua deschiderii solemne a acestui tezaur de exponate și relicve prețioase al CFM.

Ferată a Moldovei, a cunoaște istoria de 150 de ani și tradițiile acesteia. Astfel, pășind pragul muzeului, situat la parterul Palatului de Cultură al Feroviarilor, vizitatorii vor avea parte de o călătorie interesantă în istoria CFM. Vor vedea un adevărat semafor de stație, care aprinde lumina verde atunci când muzeul

este deschis. Atrage imediat atenția prin culorile galben-portocalii vii cabina unui tren diesel (produs pe timpuri în Ungaria), care, apropo, continuă și acum să circule în traficul feroviar local. Orice doritor poate urca în cabina trenului. Așezându-se în fața mecanismului numit controler, excursantul se poate simți în

rolul mecanicului de tren. Tot acolo se poate urmări cum funcționează dispozitivele — exact ca într-un tren adevărat.

— Prima gară din Chișinău, — povestește directorul Muzeului de istorie al CFM Alina COȚAGA, — era o construcție mică din lemn, peronul căreia a găzduit la data de 15 august 1871 primul tren,

sosit pe linia de cale ferată abia dată în exploatare. Clădirea din lemn nu era prea rezistentă, fiind restabilă în repetate rânduri. Cea mai mare reconstrucție a avut loc după bombardamentele distrugătoare din anul 1944...

Spre clădirea de toată frumusețea a actualei gări Chișinău se îndreaptă, firește, șinele liniilor de cale ferată. Și la muzeu, printre numeroasele exponate de dimensiuni mici pot fi văzute, bunăoară, bucăți de șine de diferite tipuri, în dependență de profil, de metalul, din care au fost confecționate etc. În muzeu este expus și un fragment de linie feroviară de dimensiuni reale cu macazuri, cu dispozitive de verificare a calității joantelor, diferite modele de aparate de perforat biletele de călătorie, precum și bilete propriu-zise.

Un panou aparte reprezintă colecția de felinare de semnalizare din secolul XIX. Pătrate, metalice, pe lateral — cu sticlă rotundă de diferite culori. Ele au mărimea unei găleți nu prea mari, iar în partea de sus — un inel pentru a putea fi purtate. În interior ardea fitilul. Cu ajutorul unor asemenea felinare erau transmise semnale trenurilor, ce se apropiau de stațiile feroviare.

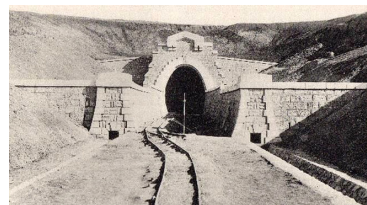
...Întemeietorul Muzeului de istorie al CFM Alexei Samsonov, colectând exponatele, visa ca la stația Chișinău să existe o linie de rezervă, pe care să fie adunate exponate rare: vagoane, locomotive diesel și locomotive cu abur, drezine etc. Feroviarul nostru nu pierde speranța, că vreodată întreprinderea va reuși să realizeze un asemenea proiect impresionant. Fără îndoială, anume așa va fi.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINI: în sălile Muzeului de istorie al CFM



Imagini: Iurii KOZLOV



Tunelul de lângă localitatea Bălțați

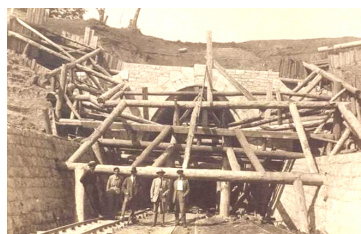
construcție unicată dată uitării, care deja aproape 80 de ani ascunde anumite secrete se află nu departe de Chișinău.

Prima linie de cale ferată de pe teritoriul Moldovei de azi a fost construită încă în anul 1865 — de la stația Razdelinaia până la stația Kuciurgan. În anul 1867 ea a fost prelungită până la Tiraspol și abia în anul 1871 — până la Chișinău. La finele secolului XIX pe tronsonul de cale ferată Lipeni—Mateuți a fost construit un tunel cu lungimea de 165 metri. Iar către începutul secolului XX lungimea liniilor de cale ferată



Imagini: Orasul meu Chișinău

Misterul tunelului aruncat în aer



Construcția tunelului în preajma satului Bălțați, anii '30 ai secolului XX

în Basarabia depășea 850 kilometri.

Dar a mai existat un tunel. Iată istoria lui. Ideea construcției ramificației feroviare Revaca—Câinari a luat naștere chiar la începutul secolului trecut. În anul 1924 Calea ferată din România a demarat construcția ei și în 1931 linia respectivă a fost dată în exploatare. Drept rezultat, lungimea traseului de la Chișinău până la Galați s-a micșorat cu 65 kilometri.

Spre sfârșitul celui de-al doilea război mondial a fost arun-

cat în aer tunelul cu lungimea de 689 metri pe sectorul de cale ferată dintre stațiile Bălțați și Sângera. Circulația pe această direcție a fost sistată, liniile fiind demontate. Tunelul respectiv era cel mai lung pe teritoriul Moldovei. S-au păstrat fotografii istorice rare, făcute în timpul construcției acestuia. Tunelul a existat o perioadă foarte scurtă, probabil, de aceea și imaginile sunt puține.

Tunelul a fost aruncat în aer în anul 1944 și aici începe misterul. Nimeni nu cunoaște cu exactitate cine l-a distrus: armata

germană în retragere ori cea sovietică în ofensivă. Istoricienii amatori de pe forumul "Orasul meu Chișinău" au efectuat o întreagă investigație, adunând picătură cu picătură informațiile și zvonurile despre acest obiect. Între timp, zvonurile și miturile referitoare la tunel sunt interesante și chiar groaznice. Se vehiculează precum că în interior s-ar afla un eșalon întreg — ori cu armament, ori cu documente și lucruri de preț prădate. Mai există și părerea că trenul transporta oameni — soldați germani ori prizonieri sovietici, osemintele cărora au fost îngropate în tunelul aruncat în aer. În prezent satul Bălțați se află în raionul Ialoveni. Alături de satele Țipala și Budăi, el face parte din comuna Țipala. Ceea ce a rămas din tunelul de odinioară sunt doar pietrele împrăștiate în urma exploziei și un colnic plin de gunoaie — prin anii '50 ai secolului trecut acolo era o gunoște. Tunelul

părăsit și aruncat în aer continuă să-și păstreze tainele în adâncul pământului. Puțini au fost de-a lungul timpului cei ce cunoșteau câte ceva despre el, iar astăzi au rămas și mai puțini martorii ai vremurilor de odinioară.

Are vre-un viitor acest tunel părăsit? În timpul restabilirii liniei de cale ferată Revaca—Câinari colnicul a fost ocolit, nu s-a recurs la reparația tunelului. Experții au constatat, că el este inundat de apele subterane și restabilirea lui în scopul exploatarei nu este rentabilă. Păcat, pentru că asemenea tuneluri emană o atmosferă misterioasă, romantică și în același timp tulburătoare. Mai ales cele cu istorii de felul acesta.

Informație furnizată de AI SPUTNIC MOLDOVA



Intrarea în tunel la Bălțați în prezent