

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ

№5 (6014) 19 августа 2021 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



www.cfm.md; www.railway.md



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

## ■ НАГРАДЫ — ДОСТОЙНЫМ

# Пути — стальные, люди — золотые



Приказ генерального директора CFM о награждении зачитывает директор Дирекции персонала Галина КИВЕРЬ

Работа на железной дороге — это тяжелый труд и огромная ответственность. Этому профессиональному пониманию будущих железнодорожников учат в высших и средних профильных учебных заведениях. Этому большая часть железнодорожников училась на примере своих родителей, бабушек и дедушек, в разные годы трудившихся на железнодорожном транспорте Молдовы. Сегодня, в канун славного юбилея — 150-летия железной дороги Молдовы — мы вспоминаем всех, чей труд вписал немало замечательных страниц в историю предприятия, тех, кто верой и правдой служил родной магистрали. Их любовь и уважение к профессии, словно эстафету, достойно несут нынешние работники CFM.

В канун Дня железнодорожника, по многолетней традиции, руководство ГП «Железная дорога Молдовы» отметило труд самых достойных представителей этой уважаемой профессии. 30 июля 2021 на перроне железнодорожного вокзала Кишинев генеральный директор CFM Олег ТОФИЛАТ под аплодисменты присутствующих вручил заслуженные награды лучшим из лучших сотрудникам Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы». В торжественном мероприятии приняли участие Михаил ЛУПАШКУ, государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры РМ, Геннадие ЦЕПОРДЕЙ, Генеральный директор Агентства публичной собственности, Сергей ТОМША, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, Ион ЗАПОРОЖАН, председатель Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы.



Генеральный директор CFM Олег ТОФИЛАТ приветствует собравшихся железнодорожников

## Знак "Meritul Feroviar"

За самоотверженный труд, высокий профессионализм, настойчивость и вклад в развитие железнодорожного транспорта, а также в связи с профессиональным праздником — Днем железнодорожника и 150-летием железной дороги Молдовы, были награждены Знаком "Meritul Feroviar" с присвоением звания "Feroviar Emerit":

**Аурелия БАДАРЕУ**, ведущий бухгалтер финансовой службы;

**Наталья МОСТОВАЯ**, ведущий инженер службы международных связей и протокола Дирекции стратегий и международных связей;

**Евгений ПЕТРЕНКО**, заместитель начальника службы пути;

**Алексей АДАМ**, главный инженер службы локомотивного хозяйства;

**Татьяна ОРЕХОВА**, ведущий инженер-энергетик службы инженеринга и энергетической эффективности;

**Екатерина ОГЛИНДА**, главный бухгалтер Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы;

**Лариса АРАБАДЖИ**, заместитель начальника станции Джурджулешть;

**Валентина ЧУМАЧЕНКО**, инструктор-дезинфектор санитарно-эпидемиологического центра;

**Ирина СЫРБУ**, инженер-технолог ИВЦ;

**Степан ЛАТЫШОВ**, начальник дистанции электроснабжения Бельцы;

**Владимир СТРЕЛЕЦ**, дежурный по локомотивному депо Кишинев;

**Алексей КРУГЛИЙ**, начальник дистанции пути Бельцы.

## Ценные подарки

За добросовестный труд, профессионализм, преданность железнодорожному транспорту и по случаю Дня железнодорожника и в связи со 150-летием CFM награждены именными часами:

**Лариса БЫРКА**, старший инспектор службы секретариата и связей с общественностью;

**Валентина БУЛАТ**, экономист службы материально-технического обеспечения;

## Знак «Почетный железнодорожник»

За высокий профессионализм, особые трудовые заслуги, самоотверженность, преданность железнодорожному транспорту и в связи с профессиональным праздником — Днем железнодорожника и 150-летием железной дороги Молдовы — Знаком «Почетный железнодорожник» были награждены:

**Галина ПРОКА**, начальник отдела секретариата службы секретариата и связей с общественностью;

**Мариан ГРИГОРИЦА**, начальник станции Дрокия;

**Геннадий КИРИЛЮК**, начальник службы статистики;

**Константин ПАВЛОВ**, начальник пассажирской службы;

**Юрий НАНУ**, оператор VI разряда дефектоскопной тележки дистанции пути Бельцы;

**Василий МИХАЙЛОВ**, машинист-инструктор локомотивного депо Бендеры;

**Александр ЮСИП**, дорожный мастер дистанции пути Окница;

**Анатолий ДИМИТРАШ**, маневровый диспетчер станции Бельцы-Слобозия;

**Нина ШАМАРДИНА**, ведущий инженер службы сигнализации и связи;

**Евгений БОРДЯ**, дорожный мастер дистанции пути Басарабьяска;

**Александр ДИМИТРОВ**, начальник вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска;

**Лилия БЕРНИК**, администратор железнодорожного вокзала Унгень.



Награды в канун Дня железнодорожника получили лучшие из лучших



Генеральный директор CFM Олег ТОФИЛАТ готов назвать имена награжденных

Продолжение на стр.2 ►



# Пути – стальные, люди – золотые



Если бы не пандемия COVID-19, празднование Дня железнодорожника по традиции было бы организовано в столичном Дворце культуры железнодорожников

## ► Продолжение со стр. 1

**Ольга ДЕНИСЮК**, начальник отдела организации труда и заработной платы экономической службы;

**Оксана СИНИЦАРУ**, дорожный диспетчер службы движения;

**Валентина ТРЕБУХОВА**, инженер ИВЦ;

**Павел АДАМ**, ревизор службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий;

**Валентин НАНУ**, главный инженер локомотивного депо Бельцы;

**Евгений КИСЕЛАРЬ**, слесарь по ремонту подвижного состава вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска;

**Георгий ФИЛИМОН**, маневровый диспетчер станции Кишинев;

**Василий КАПЕЛЮХ**, заместитель начальника дистанции сигнализации и связи Кишинев.

## Юбилейная медаль «150 ani CFM»

*За самоотверженный, долголетний труд, высокий профессионализм, добросовестность, а также по случаю Дня железнодорожника и в связи со 150-летием CFM награждены юбилейной медалью «150 ani CFM»:*

**Олеся ДОНЕЦ**, старший товарный кассир грузовой службы;

**Виктор КАСЬЯН**, начальник отдела юридической службы;

**Елена БАЛАН**, заместитель начальника службы стратегий и инвестиций Дирекции стратегий и международных связей;

**Сергей ЛАСИЙ**, заместитель начальника службы статистики CFM;

**Емилиан КИРИКЭ**, ревизор службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий;

**Николае ВОЛЧОК**, заместитель начальника административного отдела;

**Мария КУЙБАРЬ**, заместитель директора Дирекции персонала CFM;

**Лилиана НИКИФОРОВА**, заместитель главного редактора газеты «Железнодорожник Молдовы»;

**Петр КОЧУ**, начальник станции Комрат;

**Наталья ШАВРИЕВА**, экономист станции Басарабьяска;

**Мария РУССУ**, дежурная по станции Етулия;

**Любовь БЕЖАН**, ведущий экономист станции Бельцы-Слобозия;

**Штефан ВИЕРУ**, дежурный по станции Бендеры;

**Татьяна ЖУРИНА**, инженер станции Унгены;

**Ион ПАЛАДИ**, начальник станции Кишинев;

**Георгий БРАГУЦА**, диспетчер станции Кишинев;

**Виктор ТОНКОГЛАЗ**, начальник станции Редиул Маре;

**Николай РУССУ**, начальник станции Гринауць;

**Лариса ЦУРКАНУ**, инженер локомотивного депо Кишинев;

**Александр БУНДУЧИ**, помощник машиниста локомотивного депо Бендер;

**Сергей ГОРЕМЫКИН**, слесарь локомотивного депо Басарабьяска;

**Захарий ГРЕКОВ**, мастер восстановительного поезда локомотивного депо Басарабьяска;

**Илья БОГОСЛОВ**, оператор локомотивного депо Басарабьяска;

**Иван ПИНКАС**, слесарь по ремонту подвижного состава вагонного депо Бельцы;

**Владимир ГЕРГЕЛАШ**, старший мастер вагонного депо Бельцы;

**Федор ГУЙВАН**, слесарь по ремонту подвижного состава вагонного депо Бельцы;

**Виталий ВЕТРЕНЮК**, начальник вагонного депо Бельцы;

**Сергей ПЕТКОВ**, заместитель начальника по ремонту вагонного пассажирского депо Кишинев;

**Игорь САНИН**, начальник ПТО пассажирского вагонного депо Кишинев;

**Виктор ВЕЛИЧКО**, машинист крана

вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска;

**Георгий ЕНИ**, слесарь-электрик вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска;

**Думитру ТАРЛЕВ**, машинист автокрана вагонного рефрижераторного депо Басарабьяска;

**Георгий ДОЙЖА**, слесарь вагонного депо Басарабьяска;

**Иван МИХАЙЛОВ**, слесарь вагонного депо Басарабьяска;

**Валериу ПОПОВИЧ**, старший ревизор-ремонтник вагонного депо Басарабьяска;

**Марин БЕНКИЧ**, дорожный мастер дистанции пути Окница;

**Алексей КОРЛЭТЯНУ**, дорожный мастер дистанции пути Бельцы;

**Анатолий БАМБУЛЯК**, старший мастер дистанции пути Бельцы;

**Галина ГУМЕННАЯ**, мастер дистанции пути Кишинев;

**Виталие УРСУ**, дорожный мастер дистанции пути Кишинев;

**Василе ВЫЗЫЙ**, мастер-дефектоскопист дистанции пути Бендер;

**Валерий ЛОМОВ**, начальник дистанции пути Бендер;

**Илие ЧЕБАНОВ**, дорожный мастер дистанции пути Басарабьяска;

**Борис БУРЛАКУ**, мастер ПМС-294;

**Людмила ФЕДОРЕНКО**, начальник строительного отдела МП-1;

**Дмитрий РУДОЙ**, начальник дистанции сигнализации и связи Кишинев;

**Сергей ФЕДОРОВ**, старший электромеханик дистанции сигнализации и связи Басарабьяска;

**Владимир ПОЛТОРАК**, начальник районного участка дистанции электроснабжения Бельцы;

**Евгений МЕДИНСКИЙ**, начальник районного участка Унгены (ЭЧ-1);

**Анатолий КОВАДЖИ**, старший электромеханик дистанции электроснабжения Басарабьяска;

**Татьяна БУЖОР**, билетный кассир железнодорожного вокзала Бельцы-Слобозия;

**Серджиу ВОЙКУ**, начальник команды №5 ВОХРа станции Кишинев;

**Константин РУМЕУС**, начальник команды №7 ВОХРа станции Етулия;

**Ион ВРЕМЕ**, начальник команды №9 ВОХРа станции Бендер;

**Михаил ПРАВЕДНЫЙ**, первый заместитель начальника службы военизированной охраны;

**Анна АЛЕКСЕЕНКО**, инженер-технолог 1 категории ИВЦ

**Михаил АФАНАСИЙ**, прораб дистанции администрирования зданий и сооружений;

**Константин ЦУРКАН**, заместитель начальника службы материально-технического снабжения;

**Анжела РОШКОВАН**, художественный руководитель Дворца культуры железнодорожников;

**Николай ВЛАД**, и.о. заместителя начальника Дортехшколы Басарабьяска.

\*\*\*

*Также приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по случаю Дня железнодорожника и в связи со 150-летием CFM за многолетний и добросовестный труд были награждены Почетными дипломами 136 работников железной дороги Молдовы.*

Все награжденные — профессионалы высочайшего класса, мастера своего дела, добросовестные, ответственные работники, самоотверженные труженики, которые отдают себя без остатка любимому делу, не считаясь со временем и усталостью. Высокие отраслевые награды, памятные часы, юбилейные медали, Почетные дипломы — лишь малая толика того, что заслуживают эти замечательные работники.

Их труд нелегок и непросто и поэтому им, прежде всего, желали крепкого здоровья, бодрости и счастья. Ведь хорошим людям оно не только нужно, но и полагается по законам самой жизни.

Ирина КРАЕВСКАЯ



Награды ждут своих героев

Фото Юрия КОЗЛОВА



Идет подготовка состава  
к отправлению

■ КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

# 150 лет железная дорога Молдовы работает на благо государства

28 августа 2021 года Железная дорога Молдовы отмечает 150 лет со дня основания, с памятного момента появления ранее невиданного в крае вида транспорта — железной дороги с ее рельсами, шпалами и передовой по тем временам техникой — паровозами. Хотя железнодорожная история в нашем крае началась несколько раньше. Оглядываясь с высоты пройденных магистралей исторических вех, без преувеличения можно сказать, что ее история написана временем, в котором труд железнодорожников всегда был и остается синонимом преданности профессии, высокой ответственности многих поколений тружеников магистрали за судьбу родного предприятия — Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы».

Основу для развития железнодорожной сети на территории Бессарабии заложила Балто-Одесско-Тираспольская железная дорога, построенная по так называемому «хозяйственно-американскому способу» (оптовый подрядчик барон К.К.Унгерн-Штернберг). Составной частью этой магистрали являлись участки, проложенные между станциями Раздельная и Кучурган (1865 г.) и продленная двумя годами позже ветка Кучурган—Тирасполь. Там, где должны были быть станции, стояли покрытые дерном землянки, в которых жили первостроители и прочий люд, стекающийся к будущей железной дороге. Первая железнодорожная магистраль должна была пересечь Бессарабию с востока на запад в сторону Прута и устремиться к Яссам (Румыния). В мае 1867 г. барон Унгерн-Штернберг получает очередную оптовую подрядку на продолжение Тираспольской ветки до Кишинева. Немалое препятствие как для проектировщиков, так и для строителей будущей железной дороги представляла река Днестр. Нрав реки был не спокойным, особенно в период весенних паводков. Возведение моста через Днестр было завершено в январе 1871 года. Полностью Тираспольско-Кишинев-

ский участок железной дороги был введен в эксплуатацию 28 августа 1871 года. Именно эта памятная дата считается днем рождения Молдавской железной дороги, началом ее замечательной трудовой биографии. Затем закрутилось-завертелось колесо железнодорожного строительства. В семидесятые годы XIX столетия один за другим сдавались в эксплуатацию стратегические линии Кишинев—Корнешты (1873 г.), затем линия Корнешты—Унгены (1875 г.). Полностью движение на участке железной дороги Кишинев—Унгены открылось 20 марта 1877 года.

Второй по значению рельсовой магистрали в крае явилась Бендеро-Галацкая железная дорога. Ее постройку признали не терпящей отлагательства. Благодаря умелой организации строительного дела со стороны инженерно-технического персонала, а также поистине напряженнейшему труду тысяч рабочих и солдат, Бендеро-Галацкая магистраль была сооружена в невиданно корот-



Вот они — первостроители Молдавской железной дороги

кий срок — менее чем за три с половиной месяца! Протяженность новой дороги составила 285 верст, или 305 километров. Полностью функциональным этот участок стал в начале ноября 1877 года. Эта «быстрая дорога» в степях южной Бессарабии стала настоящей мировой сенсацией. Международное жюри Всемирной выставки в

Париже в 1878 году, куда были представлены проект и отчет о строительстве, признало Бендеро-Галацкую дорогу «одним из наиболее выдающихся современных сооружений по быстроте постройки». Другой интересный факт — станционные здания деревянной конструкции на Бендеро-Галацкой железной дороге возводились по

проекту поступившего на службу в Управление постройки военной дороги выдающегося зодчего, главного архитектора города Кишинева потомственного архитектора-строителя из рода швейцарцев итальянского происхождения Бернардацци Александра Иосифовича (1831–1907). Он был одной из самых ярких личностей в архитектуре Кишинева во второй половине XIX и начале XX века. Кстати, по его проекту было построено в Кишиневе здание бывшего Окружного суда. Ныне в нем вот уже более 70 лет располагается Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы».

...150-летний рубеж пройден, но напряженная жизнь Молдавской железной дороги, которой отдали лучшие годы своей жизни сотни тысяч наших предшественников, продолжается, унося в будущее немеркнущую память о них в сердцах нынешнего поколения железнодорожников Молдавской магистрали.

Ирина КРАЕВСКАЯ

А в далеком 1956 году школа размещалась в двух зданиях с печным отоплением, построенных в 50-х годах под общежития для рабочих-железнодорожников. Одно здание было определено под общежитие для курсантов ДТШ, второе в срочном порядке было переоборудовано под учебные классы и тематические кабинеты.

Первым и.о. начальника ДТШ стал заведующий учебной частью Владимир Антонович Вечерский. Через 10 дней начальником Басарабьяской дорожной технической школы был назначен Сергей Терентьевич Мишин, который руководил учебным заведением 17 лет — до ухода на заслуженный отдых. Он был специалистом высокого класса, Заслуженным работником профессионально-технического образования Молдавской ССР, Почетным железнодорожником.

Численность педагогического коллектива того времени составляла довольно внушительную цифру — 21 человек. Первыми преподавателями ДТШ были А.А.Бычкова, В.И.Лукаевич, Р.А.Кипнис, Г.В.Козлов, В.В.Козлова, К.М.Новикова, В.А.Вечерский, С.Т.Мишин. Кроме них, к проведению занятий в качестве преподавателей были привлечены специалисты филиалов железнодорожного узла: Баринский, Вартман, Добров, Ерофеев, Карлыков, Крамной.

Уже 10 сентября 1956 года, по указанию администрации дороги, были сформированы группы курсантов ДТШ: бригадиров пути — 18 человек; помощников машинистов парово-

■ ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА

## Дорожной технической школе — 65 лет!

Первого сентября 2021 года ДТШ начнет свой новый 65-й учебный год. За этот период Басарабьяская дорожная техническая школа внесла достойный вклад в процесс повышения квалификации работников Молдавской магистрали, стала настоящей кузницей по подготовке кадров массовых железнодорожных специальностей для CFM. За 65 лет целая плеяда выпускников ДТШ за добросовестный труд была удостоена орденов и медалей РМ, высоких профессиональных наград — Знаков «Почетный железнодорожник» и «Meritul Feroviar», стали обладателями почетного звания «Feroviar Emerit», руководителями филиалов CFM. Нынче ДТШ — современное, оборудованное всем необходимым, в т.ч. и комфортабельным общежитием, учебное заведение.

за — 24; ДСП — 25; весовщиков — 28 человек. В то время группы курсантов формировались как из работников Молдавской магистрали, так и соседней Одесской железной дороги. ДТШ обеспечивала подготовку и переподготовку кадров массовых железнодорожных специальностей, обучение вторым рабочим железнодорожным специальностям.

Нынешний преподавательский состав Басарабьяской Дорожной технической школы, к руководству которой недавно приступила Алла Юрьевна ПЛУКЧИ, продолжает готовить кадры по таким массовым железнодорожным специальностям, как: дорожный мастер и бригадир пути, машинист путеукладочного крана и тяжелых путевых машин, помощник машиниста тепловоза, машинист снегоуборочной машины и осмотровщик-ремонтник вагонов,



Педагогический коллектив ДТШ

машинист мотовоза и водитель автодрезины, составитель поездов и электрогазосварщик, стропальщик и электромеханик СЦБ, дежурный по станции и др. — по заявкам филиалов CFM.

Обучение могут проходить все желающие на платной основе. — За последние три года, — отметил, в частности, и.о. заместителя начальника ДТШ Николай Иванович Влад, — педа-

гогический коллектив обеспечил подготовку, повышение квалификации кадров массовых рабочих железнодорожных специальностей, повторную (периодическую) проверку знаний свыше 490 человек для филиалов CFM. Преодолевая временные экономические сложности, связанные с пандемией COVID-19, специалисты учебного заведения каждый на своем рабочем месте качественно выполняют свои служебные обязанности.

В подтверждение администрации ДТШ назвала лучших: преподаватель спец. предметов В.А.Петрицкий, главный бухгалтер В.И.Оборочану, сторожа Ю.И.Иоргу и И.С.Михайлов, вахтер В.Г.Евченко, молодая библиотекарь Д.Константинова. Все они брали и продолжают брать пример с ныне работающих и ушедших на заслуженный отдых ветеранов педагогов-железнодорожников. Среди них Надежда Васильевна Куприкова — представительница многочисленной семейной династии, опытный железнодорожник с полувековым трудовым стажем на CFM, которая 16 лет руководила ДТШ и много лет — железнодорожным узлом, награжденная юбилейной медалью «145 ani ai Caii Ferate din Moldova» («145 лет Железной дороге Молдове»); ветеран CFM, актуальный заместитель начальника ДТШ Николай Иванович Влад, награжденный юбилейной медалью «150 ANI CFM» («150 лет Железной дороге Молдовы»), и многие другие.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Светланы СЫРФ, работницы железнодорожного узла Басарабьяска



Своим рождением Музей истории CFM обязан неумолимому собирателю исторических экспонатов по всем станциям Молдавской магистрали, ветерану железнодорожного транспорта Алексею Ивановичу САМСОНОВУ — большому энтузиасту и хранителю железнодорожных традиций. Ему выпала честь и нелегкая миссия стать его первым директором.

Благодаря кропотливому труду, настойчивым поискам А.И.Самсонова, а также при помощи таких же энтузиастов-железнодорожников, удалось собрать настоящую сокровищницу экспонатов для Музея истории CFM. В настоящее время в музейной экспозиции посетители могут увидеть действующие макеты кабин пассажирского дизель-поезда и паровоза с толпой. «ЭР»-ка, как его ласково называли молдавские железнодорожники, а точнее, выставленный в музее этот паровоз-ветеран ЭР №7171 исправно работал на станции Окница до 1990 года!

Музей истории CFM предоставляет экскурсантам — жителям РМ, гостям нашей страны — счастливую возможность увидеть наяву железную дорогу Молдовы, ознакомиться с ее 150-летней историей и тради-

## ■ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

# Музею истории CFM — 10 лет!

**Железная дорога РМ — это не только рельсы и шпалы, тепловозы, локомотивы и вагоны, тормозные башмаки и стрелочные переводы, устройства СЦБ и связи, ЛЭП и охраняемые переезды, порталные краны и колесные пары, дефектоскопы и т.д. CFM это, в первую очередь, железнодорожники — специалисты высокого класса, которые приводят в движение, вдыхают жизнь в сложную железнодорожную технику, покоряя ее и заставляя служить человеку. Железнодорожники Молдовы — особая каста: люди, для которых профессия является приоритетом их жизни. Этим, пожалуй, можно объяснить тот факт, что на ГП «Железная дорога Молдовы» преобладают семейные трудовые династии. Каждая из этих железнодорожных династий оставила яркий свой трудовой след, исчисляющийся несколькими сотнями лет. И этот достойный след можно найти не только в семейных архивах, где собрана вся история развития железной дороги Молдовы, но и в Музее истории ГП «Железная дорога Молдовы», где бережно хранятся множество экспонатов. 28 августа т.г. этой сокровищнице бесценных экспонатов-реликвий CFM исполняется 10 лет со дня торжественного открытия.**

циями. Так, например, переступая порог музея, который расположен на первом этаже Дворца культуры железнодорожников, посетители ожидают увлекательное путешествие в историю CFM. Их встречает настоящий станционный семафор. Если горит зеленый свет, значит музей открыт. Внимание посетителей своими яркими желто-оранжевыми цветами сразу привлекает кабина одно-

го из дизель-поездов, (венгерского производства послевоенного времени), которые, кстати, до сих пор задействованы в пассажирском пригородном сообщении в Республике Молдова.

В кабину машиниста дизель-поезда имеет свободный доступ каждый желающий. Заняв место за главным прибором управления — контроллером — любой экскурсант может почув-

ствовать себя машинистом дизель-поезда. Также в кабине можно понаблюдать за работой приборов. Все они действующие: светящиеся лампочки, подрагивающие стрелочные переводы. Все, как в настоящем дизель-поезде.

— Первым железнодорожным вокзалом Кишинева, — рассказывает директор Музея истории CFM Алина Георгиевна КОЦАГА, — была маленькая

деревянная постройка, к перрону которой 15 августа 1871 года подошел первый поезд, проехавший по только что построенной железной дороге. Деревянное здание простояло недолго: его неоднократно восстанавливали. Существенная его реконструкция была произведена после разрушительных бомбежек 1944-го года.

К нынешнему современному Кишиневскому вокзалу-красавцу ведут, естественно, рельсы. Вот и в Музее истории CFM среди множества небольших привлекательных экспонатов можно увидеть, например, срезы рельса, которых специалисты путевого хозяйства разделяют по разным типам: по профилю, использованному для их изготовления металлу и т.д. Еще в музее выставлены фрагменты настоящего железнодорожного пути со стрелками, приборами проверки качества стыков, специальные аппараты множества моделей для компостирования проездных билетов, а также сами билеты.

Коллекция сигнальных фонарей позапрошлого века достойно представлена отдельным стендом. Квадратные и металлические, по бокам — круглые окошки из разноцветного стекла. Размером они с небольшое ведерко, сверху кольцо, чтобы держать. Внутри горел фитилек. Такими фонарями сигналили подъезжающим к железнодорожным станциям поездам.

...Основоположник Музея истории CFM А.И.Самсонов, собирая экспонаты, мечтал, чтобы на станции Кишинева был выделен запасной рельсовый путь, на котором были бы собраны раритетные экспонаты: вагоны, тепловозы, паровозы, дрезины и т.д. Железнодорожники CFM не теряют надежды, что когда-нибудь предприятию удастся реализовать этот масштабный проект.

Лилиана НИКИФОРОВА

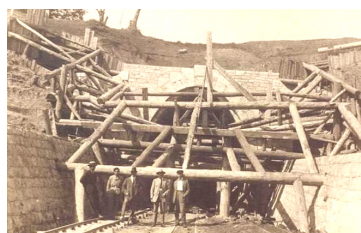
НА СНИМКАХ: в залах Музея истории CFM

Фото Юрия КОЗЛОВА



Тоннель у села Бэлцаць

Жедалеко от Кишинева находится уникальный забытый объект, который почти 80 лет скрывает свои секреты. Первая железнодорожная линия на территории современной Молдовы была проложена еще в 1865 году — от станции Раздельная до станции Кучурган. В 1867 году эта дорога была продлена до Тирасполя, и только в 1871 году — до Кишинева. В конце XIX века был построен 165-метровый тоннель на перегоне Лип-



Строительство тоннеля у села Бэлцаць, 30-е годы XX века

чены—Матеуцы. А к началу XX века протяженность железнодорожных линий в Бессарабии превышала 850 километров.

Но был еще один тоннель. Его история такова: «Идея строительства железнодорожной ветки Ревака—Кайнары возникла в самом начале прошлого века. В 1924 году железная дорога Румынии начала ее строительство. И в 1931 году эта линия была сдана в эксплуатацию. В результате протяженность маршрута из Кишинева на Галац сократилась на 65 ки-

лометров. К концу Великой Отечественной войны был взорван тоннель длиной 689 метров на перегоне между станциями Бэлцаць—Сынжера. Движение поездов на этом направлении было закрыто, пути разобраны.»

Тоннель был самым длинным на территории Молдовы. Сохранились редкие исторические фотографии его строительства. Тоннель «прожил» совсем немного, возможно, поэтому фотографий очень мало.

Тоннель был взорван в 1944 году и тут начинаются загадки.

Никто толком не знает, кто его взорвал — отступающие немецкие войска или наступающая Красная армия. Энтузиасты-любители истории с форума «Мой город Кишинева» провели целое расследование, собирая по крупицам информацию и слухи об этом объекте. А слухи и легенды о тоннеле интересны и даже страшны — говорят, что внутри целый состав — то ли с оружием, то ли с документами и награбленными сокровищами. А еще существует мнение, что состав перевозил людей — или немецких солдат, или советских военнопленных, останки которых покоятся в замурованном поезде.

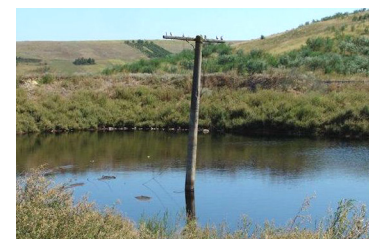
В наше время село Бэлцаць находится в Яловенском районе Молдовы. Наряду с селами Ципала и Будэй входит в состав коммуны Ципала. От тоннеля остались только развороченные взрывом камни и холм, покрытый мусором — еще в 50-е годы

прошлого века там обустроили свалку.

Заброшенный и взорванный тоннель продолжает хранить свои тайны в толще земли. О нем и раньше не многие знали, а сейчас свидетелей тех времен осталось и того меньше.

Есть ли будущее у заброшенного тоннеля? Восстанавливая участок железной дороги Ревака—Кэйнар, холм обошли, ремонтировать тоннель не стали. Эксперты сообщили, что он затоплен подземными водами и приведение его в пригодный для эксплуатации вид нерентабельно. А жаль — есть в тоннелях что-то загадочное, красивое и одновременно тревожное. Особенно когда у них такая история.

По информации ИА SPUTNIK MOLDOVA



Место, где был въезд в тоннель у Бэлцаць в наше время



© Photo: Мой город Кишинева