

# FEROVIARII Moldovei

N 28 (5844) 15 iulie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941



## LUNI — ZI A CONTROLULUI

Lunea trecută, 13 iulie 2015, directorul general al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Vladimir CEBOTARI a organizat și condus Ziua controlului. Conform informațiilor operative, pe parcursul săptămânii trecute întreprinderile de transport feroviar au funcționat în regim obișnuit.

**S**ituația privind asigurarea securității circulației trenurilor de marfă și călători este următoarea: de la începutul lunii curente au fost admise 8 incidente de transport, iar de la începutul anului s-au înregistrat 46. Cele mai multe au avut loc în gospodăria locomotive a căii ferate.

Cit privește săptămîna trecută, la stația Ghizdita a fost reținut trenul de călători nr.62. Există probleme legate de funcționarea dispozitivelor PONAB. Serviciul semnalizare și comunicații a primit in-

dicația de a studia chestiunea în cauză și a întreprinde acțiunile respective. Pe sectorul de linie Hagimus—Căușeni a avut loc un accident cu implicarea cetățeanului C., anul nașterii 1960, locuitor al orașului Bender.

La calea ferată se acordă multă atenție supravegherii consumului de motorină, ordinii în trenurile de călători, păstrării integrității patrimoniului feroviar.

Nu se îndeplinește planul de încărcare. Activitatea de descărcare și tranzit se desfășoară bine. S-a înregistrat o anumită înviora-

re și în traficul de călători. În iunie 2015 sporul a constituit 20 la sută în comparație cu luna mai a anului curent. Calea ferată predă în mod regulat la oficiile de colectare metal uzat.

Șeful magistralei supraveghează procesul de verificare a trenurilor diesel modernizate pentru depistarea tuturor defectelor existente, este necesar un plan de activitate în acest sens.

Vladimir Cebotari, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», a cerut soluționarea problemei policlinicii de la stația Chi-

sinău și un plan de funcționare a Spitalului clinic central.

Subdiviziunile de infrastructură ale magistralei au activat în conformitate cu planul aprobat. Continuă demontarea macaralelor la stații. O asemenea lucrare a fost executată la stația Reva-ca. Urmează demontarea macaralei de la stația Alexândreni. O perioadă fierbinte parcurg piche-rii. În decada a doua a lunii iulie este preconizată desfășurarea unui «ochi» tehnologic.

De la începutul lunii întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți a fabricat 2580 traverse atît de necesare picheților, care vor fi folosite la renovarea liniei. Pe 12 iulie în activitatea întreprinderii a intervenit o pauză.

Irina KRAEVSKAIA

## La Magistrala moldovenească

### Asigură revizia tehnică a vagoanelor

Obligațiunile stației Prut-1 includ asigurarea securității circulației și organizarea lucrărilor de încărcare în conformitate cu instrucțiunile de serviciu, dar și separarea pe vagoane a trenurilor spre Basara-beasca și Giurgiulești în legătură cu limita de greutate pe sector de pînă la 1000 tone. De aceea aici activează revizia tehnică și comercială, din care fac parte revizorii de vagoane Victor Tabureanu, Mihail Tcacenco, Aurel Cabac și responsabilul de integritatea stocului de vagoane Veaceslav Cervinskii.



Imagine: Iurie KOZLOV

Specialiștii fac față sarcinilor, verificind starea mecanismelor de rulare ale materialului rulant de marfă. Le prinde bine experiența acumulată, dotarea cu instrumentele necesare. În scopul îmbunătățirii condițiilor habituale ale angajaților, pe un teren îngrădit din zona de manevre a stației a fost instalat un container de 20 tone, amenajat în interior în modul respectiv.

Vlad DOBROV

**ÎN IMAGINE:** circa 33 de ani alcătuiește vechimea în muncă a responsabilului de integritatea stocului de vagoane Veaceslav Cervinskii

**În domeniul liniei al magistralei noastre se resimte un deficit acut de traverse din beton armat pentru rărirea numeroaselor focare de putregai și reparația capitală a liniilor. Toate speranțele de soluționare a acestei probleme grave țin, desigur, de întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți, care în ultima perioadă de timp, din cauza dificultăților de ordin financiar, funcționează cu mari intreruperi.**

Ca să ne imaginăm volumul cheltuielilor necesare, voi prezenta următoarele cifre. Pentru asigurarea continuității procesului tehnologic lunar sînt necesare cel puțin 400 tone de armatură, circa 30 vagoane basculante cu pietriș, 15 camioane specializate de mare tonaj cu ciment etc. Toate acestea trebuie procurate la prețuri de piață, ceea ce pune o povară suplimentară pe bugetul căii ferate.

Descurajantă este și situația că mun-

## Picherii cer traverse

Din 1 iunie curent aici a fost reluată activitatea de producere a articolelor atît de solicitate. Se muncește în regim non-stop. Reesind din capacitățile existente, în fiecare tură se produceau circa 120 traverse, care, după ce urmează procesul tehnologic de uscarea și maturare, erau transportate imediat în secțiile liniei și la districte. Dar oare va fi de durată acest ritm? Nimeni la întreprindere nu putea răspunde cu toată certitudinea la această întrebare: se terminau rezervele de armatură metalică și nisip, iar mijloace pentru procurarea în continuare a materiei prime deocamdată nu există.

citorii încep să părăsească întreprinderea. În unele ture lipsesc cite șase-opt muncitori.

Și iată că atunci, cînd se pagina acest număr de ziar, a devenit clar, că din cauza imposibilității de a fi soluționată în regim de urgență problema aprovizionării cu materie primă (se termină rezervele de armatură și nisip), la întreprindere în prezent se înregistrează o pauză.

Am vrea să credem, totuși, că o asemenea situație nu va fi de lungă durată, că vor fi găsite mijloacele financiare necesare pentru a reanima procesul tehnologic intrerupt și a aproviziona cu traver-



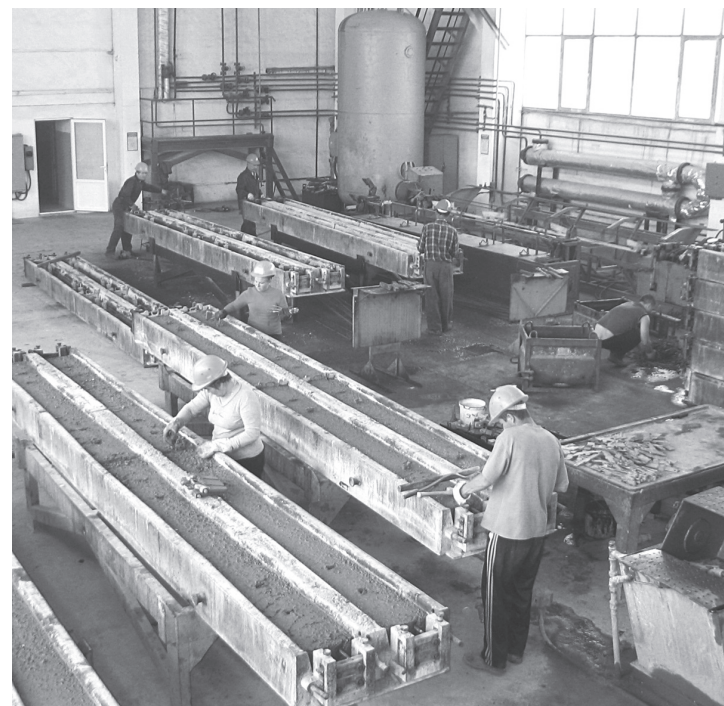
sele necesare secțiile liniei ale Căii Ferate a Moldovei.

De remarcat, că specialiștii întreprinderii au depus eforturi considerabile pentru ameliorarea calității articolelor. Cu suportul administrației căii ferate s-a reconstruit postul de preparare a mortarului, ceea ce permite, de rînd cu întărirea controlului de laborator, respectarea mai exactă a rețetei de preparare a amestecurilor de beton. Există idei interesante privind perfecționarea procesului de tratare cu aburi pe baza aplicării sistemelor automatizate, ajustarea formelor la metoda folosirii armaturii de sîrmă, perfecționarea suporturilor ancorelor etc. Dar realizarea lor este imposibilă din cauza aceluiași factor financiar.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINI:** secvențe ale procesului tehnologic de producere a traverselor din beton armat

Imagini: Iurie KOZLOV





# În regim de dirijare operativă

**Reglementarea strictă a acțiunilor de către instrucțiunile de serviciu nu exclude nicidecum spiritul creativ în activitatea specialiștilor PCD – Postului central de dirijare a stațiilor Chișinău-1 și Chișinău-2, care dirijează operativ procesul de trafic, utilizând instalațiile de centralizare electrică. Luarea unor decizii îndrăznețe, neordinare în situații concrete, respectându-se totodată cerințele de bază, contribuie la funcționarea ritmică a unuia din cele mai importante sectoare ale magistralei.**

**A**cest edificiu se află în imediata apropiere a liniilor de cale ferată. Urcând scările la etajul trei, m-am pomenit într-o sală spațioasă, bine iluminată. Atrage imediat atenția un panou mare cu schemele amplasării liniilor. La pupitrul se află un bărbat tânăr, îngrijit.

— Valeriu Adam, impiegat de mișcare, — s-a prezentat dinsul și, după cum prevede regulamentul în cazul sosirii comisiei în timpul reviziilor, a raportat situația operativă pe sector. Clar, laconic. Chipul specialistului emana încredere, concentrare, echilibru emoțional. Calități caracte-

condițiile când la cele două stații există circa 144 macazuri ale centralizării electrice, numeroase semafoare și ramificații de șine să formeze cele mai reușite trasee atât în ce privește securitatea circulației, cât și gradul de rentabilitate, cu cheltuieli minime de forță de muncă și resurse. Pe liniile principale există multe macazuri cuplate, al cărui mecanism de control a poziției acului de macaz și inimii de încușare mobile este comun cu elementele similare ale macazului vecin. Deși acestea sunt dirijate în regim automatizat, când pe panou se apasă doar butoanele începerii și terminării parcursului, există anumite

particularități importante. Aceasta se referă și la macazurile individuale din zonele cu macaz, dirijate parțial manual.

De remarcant, că Valeriu și colegii săi — impiegatii de mișcare Irina Tcaci, Serghei Martazin, Serghei Sinițaru, Ana Cruglenco — își îndeplinesc sarcinile profesionist. Unii dintre ei posedă studii medii speciale ori superioare în domeniu, alții au studiat de sinestătător. Or, competența tehnică și organizatorică este evidentă. Toți posedă deprinderile profesionale necesare pentru exercitarea acestei munci responsabile. Situația se datorează în mare parte bunei organizării a procesului

de instruire tehnică la PCD. În cadrul lui, sub conducerea Victoriei Nepotu, responsabilă de securitate, se acordă atenție maximă instrucțiunilor de serviciu, sintetizate subiecte actuale privind acțiunile în condiții obișnuite și extreme, se examinează cazurile de încălcare a securității circulației, admise la alte sectoare ale căii ferate. Nimeni nu este indiferent față de astfel de instruire, deoarece pentru fiecare specialist dorința de autoinstruire nu înseamnă doar o simplă improspătare a bagajului de cunoștințe teoretice, ci ceva mai mult. Ea antrenează flexibilitatea minții, abordarea sistemică a modului de organizare a muncii personale, sporește sentimentul vigilenței.

Un moment important este acela, că în procesul de activitate specialiștii nu sunt lăsați singuri în fața situațiilor create, ce necesită intervenție imediată. La soluționarea problemelor apărute ajută permanent dispecerii, responsabili de circulație în calitate de organizatori principali ai traficului pe sector, șeful-adjunct al stației pentru activitate operativă Ivan Belvevicin.

O particularitate a serviciului la postul central de dirijare mai constă și în aceea, că în fiecare tură muncesc doi impiegati de mișcare. Unul din ei, aflându-se nemijlocit la panoul de dirijare, se ocupă de organizarea circulației, iar al doilea, în calitate de operator, perfectează documentația tehnică și cea de tren. În tura următoare ei fac schimb de locuri. O asemenea rotație nu este moftul cuiva. Ea este necesară pentru ca nici unul dintre specialiști să nu-și piardă calificarea.

Membrii colectivului conștientizează foarte bine, că fiecare impiegat de mișcare poartă nu doar răspundere morală, ci și juridică. De aceea încă înainte de a prelua schimbul ei au grijă să ia cunoștință de situația operativă. Abia când se convinge, că instalațiile SCB funcționează bine și participanții la procesul de trafic se află la locurile lor, specialistul face notițele respective cu privire la preluarea turei în registrul circulației trenurilor și-și pune semnătura. Ultima nu e deloc doar o formalitate, ci dovada asumării plene a responsabilității pentru organizarea procesului de trafic și asigurarea securității circulației în limita împuternicirilor de serviciu. De acum încolo el nu va avea dreptul să invoce necunoașterea acelor reguli, care sunt fixate în registrul, instrucțiunile și vizează îndeplinirea obligațiilor de ser-



ristice oamenilor, ce conștientizează plener responsabilitatea pe care o poartă pentru sectorul încredințat. În funcția-cheie de șef de tură o asemenea conștientizare, susținută, firește, prin exercitarea competenței a obligațiilor de serviciu, este foarte importantă. Doar, persoana respectivă dirijează de sinestătător în timpul turei operațiunile de primire, expediere, asistare în timpul deplasării a trenurilor și procesele de manevră. Ea are în subordine toți feroviarii, implicați direct ori indirect în procesul de trafic: mecanici de locomotivă, șefi de manevră, vagonari, specialiști SCB și comunicații, energeticieni. Chiar și cea mai mică greșală poate periclita acest mecanism tehnico-organizatoric bine organizat. Este nevoie de mult curaj, barem îndeminare, pentru ca în

## CONȘTIENTIZÎND SITUAȚIA

# Repară linii, clădiri,

**Angajații SML-130 Basarabeasca conștientizează bine situația existentă la Calea Ferată a Moldovei.**

În prima jumătate a anului întreprinderea a obținut economii la următoarele capitole ale consumurilor de exploatare: energie electrică — cu 15596 kVt mai puțin decît s-a planificat, apă — cu 123 metri cubi mai puțin. Economii au fost posibile în mare parte, deoarece în lunile ianuarie și februarie angajații SML-130 s-au aflat în șomaj tehnic. Din cauza deficitului materialelor suprastructurii liniei volumul de muncă înfăptuit a fost mic.

De la începutul anului s-au executat următoarele lucrări: vopsitul mașinii de

marca VPO-3000; reparația a două motoare D-6, deși erau planificate trei; pe linia curentă Culma—Ciadîr-Lunga au fost efectuate reparații medii pe 1000 metri de linie. La această lucrare importantă au fost utilizate mașini grele — VPO-3000 — mecanic superior Vasile Suman și ȘCIOM — mașina de curățare a pietrișului, mecanic superior Gheorghe Bădărău. Primul semestru s-a încheiat cu o lucrare voluminoasă: pe 30 iunie s-au reparat capital 900 metri de linie pe sectorul largă—Prut.

— Toți angajații SML-130, — a reiterat, printre altele, Victor Podgurskii, șef al întreprinderii mașini de linie, — au o atitudine foarte responsabilă față de îndepli-

nirea lucrărilor planificate. Ași vrea să remarc buna prestație de muncă a mecanicilor macaralei de pozare Gheorghe Diačov, Mihail Gurin, Andrei Suhin, Eugeniu Popușoi, precum și a mecanicului-șef Gordei Selezniiov.

\* \* \*

**În pofida situației dificile a ÎS «Calea Ferată din Moldova», colectivul TCM-740 Basarabeasca rămîne totuși optimist.** În opinia sa, ieșirea din impas constă în economisirea strictă pe toate căile. Principalele dintre acestea la întreprindere sînt aplicarea șomajului tehnic în zilele de vineri, acordarea concediilor pe cont pro-

priu, folosirea cu economie a energiei electrice, apei, agenților termici. Administrația TCM-740 a elaborat un plan de acțiuni în vederea optimizării cheltuielilor la retribuirea muncii. Economii preconizate vor constitui la finele anului 416 mii lei.

Pe parcursul primelor șase luni ale anului curent echipele de constructori din cadrul TCM-740 au executat următoarele lucrări: reparații capitale în biroul șefului stației Vulcănești, precum și în biroul casierului de marfă, ghișeu de bilete, postul CE, pavarea terenului de la intrarea în clădirea pentru călători; la Etulia — reparația capitală a biroului șefului stației, amenajarea unui WC în preajma postului CE; la



viciu. Dacă va greși, va trebui să răspundă.

Muncind la panou și dînd dispozițiile necesare, impiegatul de mișcare se călăuzește de instrucțiunile de funcție. Însă oricît de detaliat ar fi descrisă în documente succesiunea acțiunilor, este imposibil a prevedea toate situațiile. Deseori apar momente cînd nu se poate acționa în mod obișnuit. Deși sistemul de centralizare electrică, bazat pe relele și trei elemente de linie — macazuri, circuite de linie și semafoare, este bine reglat, sub influența factorilor interni și externi el ar putea devia de la parametrii stabiliți. În asemenea caz ar putea să apară, bunăoară, o defecțiune precum ocuparea falsă a liniei, cînd în realitate aceasta este liberă, dar dispozitivele de control ale panoului de dirijare indică la un moment dat o situație contrară. Ce-i de făcut? De reacția rapidă a impiegatului de mișcare, adecvată gradului de pericol, depinde rezultatul. Evaluînd situația curentă și pronosticînd cu toată competența ce va urma, nu e suficient să fie alertat electromecanicul SCB de gardă, dar și să se asigure desfășurarea în regim convenit a proceselor de trafic și manevră pînă la înlăturarea defecțiunii, care poate fi cauzată de deteriorarea circuitului de linie, a conexiunilor ce asigură trecerea bună a curentului, a joantelor izolante etc.

Sînt obligatorii înscrierile în registrul de control. Completarea corectă a documentației ce ține de diferite momente ale activității de muncă are o importanță deosebită, pentru că sporește disciplina executivă a tuturor participanților procesului tehnologic, iar în cazul investigațiilor de serviciu servește drept dovadă. Apropos, le amintește deseori acest adevăr impiegatilor de mișcare la PCD și la alte stații



de pe sector revizorul Oleg Kovalenko. Absolvent al IITF din Dnepropetrovsk, pînă a fi desemnat în funcția responsabilă de revizor de sector pentru securitatea circulației a muncit impiegat de mișcare la stația Revaca și, pe lîngă cunoștințele teoretice teinice, posedă o bogată experiență practică. Tinerii mișcăriști urmează întotdeauna cu multă atenție sfaturile revizorului profesionist.

Are un specific aparte activitatea dispecerilor de manevre, care își desfășoară munca într-o încăpere separată din preajmă cu vedere spre zona vastă de jos, unde sînt concentrate vagoanele de marfă. La drept vorbind, dispecerii sînt cei ce dirijează activitatea turei, iar funcția concretă ține de organizarea procesului de manevră: recompunerea garniturilor, avansarea pe pozițiile de încărcare-descărcare ale clientelei numeroase și retragerea vagoanelor etc. Aici este nevoie de multă îndemînare și abilitate, care sînt caracteristice unor asemenea ași ai procesului de manevră precum Valeriu Baran, Gheorghe Braguța, Petru Tighineanu, Victor Dub. Sînt niște specialiști foarte experimentați.

Ar fi nedrept să trec cu vederea și o

altă categorie de angajați. Dirijarea operativă a proceselor de trafic și manevre depinde direct de siguranța funcționării mijloacelor tehnice de centralizare electrică. Un etaj mai jos se află sala cu aparataj, unde se aud mereu trosnetele seci ale releelor, ce ocupă rînduri întregi de stelaje — de la podea pînă în tavan. Anul de producere al acestor aparate este 1989. Tehnica nu e nouă, dar sigură. Releele sînt de diverse tipuri: de curent continuu și alternativ, standardizate de dimensiuni mici, dar și blocuri întregi pentru comutarea indicatoarelor la macazuri. Releele sînt unul din elementele principale ale instalațiilor, care asigură controlul și dirijarea macazurilor și semafoarelor cu ajutorul energiei electrice. De aici cablurile se îndreaptă atît spre panoul de comandă, cit și spre toate colturile poligonului întins. Au grijă de acest domeniu complicat specialiștii sectorului Visterniceni—Chisinau-3 sub conducerea electromecanicului superior Alexandru Sușcov din cadrul secției nr.1 semnalizare și comunicații, la fel de responsabili ca și impiegatii de mișcare, dispecerii de manevre, care îndeplinesc graficele pe patru săptămîni și anuale ale lucrărilor de profilaxie.

Anterior electromecanicii SCB făceau de serviciu la PCD în regim non-stop. În prezent, însă, din cauza insuficienței acute de cadre se practică doar turele de zi, inclusiv în zilele de odihnă. Ele au fost încredințate tînarului electromecanic Anatolie Cuncev. El se impune prin sîrguință, conștiinciozitate, care, imbinată cu cunoștințele căpătate de curînd la Colegiul tehnic de transport feroviar, îi sînt de mare folos în activitatea de muncă.

Dacă apar niște probleme mai serioase vin imediat în ajutor la orice oră specialiștii mai experimentați. E vorba de electromecanicii Serghei Remiz, Vladimir Ejov, Dorin Guzun, Mihail Railean, electromontorii Dionisie Cotoman, Serghei Baulin (anterior mișcărișt), Valentin Răileanu, Iurie Gusev. Este foarte apreciată susținerea acordată echipei de către electromecanicul superior SCB Evloghie Chiriciuc, îndrumător experimentat, care muncește în secția semnalizare și comunicații din anul 1980. Sfaturile sale practice sînt cit se poate de binevenite.

Stațiile Chișinău-1 și Chișinău-2, care fac parte din structura întreprinderii mișcare din capitală, au un rol important în organizarea asistenței informaționale și de dirijare a procesului de trafic. Și dacă recepționarea, expedierea, deplasarea trenurilor și operațiunile de manevră se desfășoară aici continuu, fără probleme, e o dovadă, că specialiștii PCD, care dictează ritmul convenit de muncă pe acest sector important, ocupă locul potrivit.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINI:** 1. Dispecerul de manevre Iurie Nichitin și Victor Gridin, șef-adjunct al stației, responsabil de activitatea de trafic

2. Impiegatul de mișcare Irina Tcaci  
3. Prin geamul dispecerului poate fi admirat terenul de manevre

4. Electromecanicul superior SCB Alexandru Sușcov și electromecanicul Anatolie Cuncev

5. Impiegatul de mișcare Valeriu Adam

cu experiență G.Pitel. În echipa sa muncesc atît tineri, precum Rihard Cebotareanu și Ion Stancu, precum și specialiști cu vechime — Valeriu Bardan, Elizaveta Alexeev, Gheorghe Eni, Cristofor Buzadji. Trebuie menționată în special activitatea de muncă a maistrului G.Raevskii și a șefei depozitului TCM-740 M.Vaneeva, care dau dovadă de multă responsabilitate. Eu încerc mereu să conving colectivul, că trebuie să muncim acasă, în țară la noi, aici să ne întretinem familiile. Nu e deloc bine că oamenii pleacă după cîștig în țări străine, iar familiile rămîn de izbeliște. Există ieșire din orice situație. Sper că în curînd o asemenea soluție se va găsi și în activitatea Căii Ferate a Moldovei va începe o perioadă optimistă, benefică.

Consemnare:  
Liliana NICHIFOROV

## Abordare calificată



**La stația Căușeni de recepționarea-predarea și deservirea tehnică a marfanelor se ocupă angajații reviziei tehnice și comerciale din localitate.**

După oprirea trenului și instalarea gardului de semnalizare ei efectuează în stricță conformitate cu instrucțiunile de serviciu controlul minuțios și calificat al ansamblurilor funcționale ale fiecărui vagon pentru a depista careva nereguli. Astfel se oferă garanția deplasării sigure în continuare spre Kuciurgan ori Basarabeasca.

După cum demonstrează practica, multe deficiente ale vagoanelor sînt invizibile și pot fi depistate doar după niște semnalmente speciale. Aceasta ține de competența specialiștilor, care posedă o bogată experiență de muncă și-si perfecționează mereu cunoștințele profesionale în cadrul instruirilor tehnice. Printre cei mai buni se numără revizorii de vagoane Ion Secrier și Petru Cernat (*in imagine*).

Vlad PAVLOV

## Grija principală a picherilor — linia



**În această perioadă de vară s-au înmulțit griile picherilor sectorului condus de maistrul superior Igor Osipov din cadrul secției liniei Bender.** Pe măsura aprovizionării cu traverse din beton armat are loc rărirea focarelor de putregai al traverselor, sînt înfăptuite alte acțiuni ce țin de asigurarea securității circulației trenurilor. Introduce anumite corecții arșița: încălzirea excesivă a șinelor sub razele soarelui solicită supravegherea intensă a stării rosturilor la joante.

În anul curent s-au executat o serie de lucrări importante, în particular, la stațiile Zaim și Căușeni, unde gospodăria liniei este îngrijită de colectivele districtelor conduse de maistrul-picher Serghei Bulat și Valeriu Pankin. Eforturile depuse se încununează cu un punctaj bun al liniei.

Vladimir OSTAPENCO

**ÎN IMAGINE:** Valeriu Pankin, maistrul-picher al districtului 7, și Igor Osipov, maistrul-picher superior de sector

Imagini: Iurie KOZLOV

# și economisesc

Taraclia — schimbarea linoleumului în odaia impiegatilor de mișcare; la Ciadir-Lunga — reparația și amenajarea cărării din jurul clădirii postului CE și a depozitului separat, reparația și vopsirea arcadelor de la intrarea în gară; la Cimișlia — reparația capitală a sistemului termic și montarea unui cazan nou pe bază de combustibil solid; la stația Zloti — reparații capitale în clădirea postului CE și odaia impiegatilor de mișcare (în perspectivă — continuarea reparațiilor acolo, schimbarea sistemului de încălzire și a cazanelor); la Cahul a fost construită o nouă groapă de canalizare la postul CE, a fost reparat WC de pe teritoriu, s-a reparat capital acoperișul și încăperile substațiilor

de transformare nr.7 și nr.6 ale secției nr.2 semnalizare și comunicații; la stația Căușeni — reparația parțială a acoperișului clădirii, montarea noilor zăbrele la geamurile ghișeului de bilete și biroul casierului de marfă; la Abaclia s-au efectuat reparații cosmetice în sala DGA, s-au amenajat cărările din jurul clădirii și spre WC din curte.

— În prezent, — a menționat, în particular, șeful TCM-740 Alexei Kuprikov, specialist tînar, competent și energic, — se execută lucrări capitale în camerele de dus pentru bărbați din blocul administrativ-habitual al remizei vagoane nr.2 și la acoperișul unei clădiri a aceleiași remize. Ele se desfășoară sub conducerea maistrului

