

ЛЬВІВСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИК

Видається з 15 лютого 1910 року № 3 (7709) 19 січня 2007 року

www.railway.lviv.ua
lz@railway.lviv.ua



З різдвяними колядками та вертепом завітали працівники вагонного депо Клепарів до управління залізниці. Вертеп готували довго та у цілковитій таємниці. Про цей сюрприз розповіли лише перед самими святами. Сімнадцятеро працівників із колісного та вагоноскладального цехів під творчим керівництвом старшого майстра Анатолія Попіка та бригадира й водночас профгрупорга колісного цеху Анни Кунець старанно вивчали слова, розспівували колядки. Навіть репетиції проводили у вихідні дні. А костюми взяли у драматичному театрі імені Марії Заньковецької.

Спершу це театралізоване дійство народження Христа показали у самому депо. А потім актори подарували його працівникам вагонної служби, апаратам дорпрофсожу та Головного ревізора залізниці з безпеки руху поїздів. Радість Різдва увійшла до робочих кабінетів, де лунали колядки та слова на славу Господа.

“Некомфортні” проблеми приміських поїздів



Західні життєві стандарти поступово утверджуються в нашому побуті, і це тішить. Проте, у дечому ми вперто ігноруємо цивілізовані норми. Одним із прикладів є стан переважної більшості наших приміських поїздів, які експлуатуються вже не один десяток років. Порівнюючи їх, скажімо, з польськими, дивуєшся різючим відмінностям. Йдеться навіть не стільки про їхній дизайн, технічні характеристики чи вік, скільки про санітарно-технічний стан. Зайвий раз це підтвердила перевірка кількох приміських потягів, яка проводилася 10-11 січня Інспекцією з контролю за якістю обслуговування пасажирів на вокзалах і у поїздах.

Занедбані, але ще їздять

Інспектори побували у поїздах Львів-Тернопіль (№№ 6044 та 6036), Львів-Рава-Руська (№ 6006), Золочів-Львів (№ 6035), Чернівці-Коломия (№№ 848 та 6463), Ковель-Ізов (№ 6305) та Ковель-Ягодин (№ 6375). І з усіх названих не виникло зауважень, лише до останнього, який «прописаний» в локомотивному депо Ковель. Санітарно-технічний стан усіх інших викликав численні зауваження та претензії.

Найпоширеніші недоліки у цих поїздах – брудні вікна, тамбури і двері. Та й кузови вагонів теж не вражають чистотою, а у потязі Ковель-Ізов (№ 6305) на кузові вагона полущилась фарба. У багатьох прохідних дверях тамбурів замки поламани або їх взагалі нема, а замість них зяють отвори. У потязі Львів-Рава-Руська (№ 6006) не тільки салони вагонів виявились незадовільно прибраними, але й у двох тамбурах були поламани автоматичні двері.

(Закінчення на 2 стор.)

На фото, зроблених у приміських поїздах, що прибувають до Львова: умивальник, яким не скористаєшся; дверна ручка, яка сама себе ледь тримає; двері, в яких замість ручки – отвір для вказівного пальця.
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

• Інцидент Побили провідника, розбили вікна...

14 січня на станції Ясиня близько пів на третю ночі було побито провідника другого вагона поїзда № 606 сполученням Рахів-Львів.

Як розповів провідний інженер служби пасажирських перевезень Микола Чумаков, на станції Ясиня о 2 годині 20 хвилин у другий вагон поїзда № 606 Рахів-Львів зайшли четверо нетверезих чоловіків. Троє з них мали квитки, а четвертий, очевидно, хотів проїхатися без квитка. “Провідник запропонував йому вийти з вагона, у відповідь на це він вдарив провідника в

обличчя, – розповідає Микола Чумаков. – Коли поїзд рушив зі станції, двоє осіб, мабуть, щоб поквитатися із принциповим провідником, почали жбурляти каміння у вікна вагона, розбивши загалом 17 шиб. Начальник поїзда стверджує, що викликав наряд міліції, але зловмисники втекли і затримати їх на місці події не вдалося”.

Втім, начальник сектора громадської безпеки Лінійного управління УМВСУ на Львівській залізниці, полковник міліції Сергій Єсімов розповів, що сигнал про бійку та побиття вісьмох подвійних вікон надійшов до чергової частини лінійного відділу на стан-

ції Івано-Франківськ від начальника поїзда о 6.30 14 січня.

На місце події виїхала слідчо-оперативна група, яка, станом на 14 годину, встановила двох підозрюваних у скоєнні злочину. Зараз відносно цих громадян вирішується питання про порушення кримінальної справи за статтю 296 “Хуліганство” Кримінального кодексу України.

Нагадаємо, що це не перший випадок побиття провідників. Минулого року у листопаді було зафіксовано два таких випадки. Перший трапився 14 листопада близько 22-ї години на станції Вапнярка, коли двоє безквиткових пасажирів намагалися сісти у пер-

ший вагон поїзда № 110 сполученням Львів-Херсон. Після того, як провідник відмовив незнайомцям, ті вдарили провідника в обличчя і втекли. Другий випадок трапився через чотири дні, коли провідник шостого вагона поїзда № 75 сполученням Перемишль-Чернівці зробив зауваження пасажиру, який намагався сховати контрабандний товар у тамбурі. Пасажир у відповідь на це завдав кілька ударів в обличчя провідникові. В обох випадках провідники отримали струс мозку та були доправлені в медичні заклади.

Дмитро ПЕЛИХ

Трудовий колектив залізниці



вітає
ветерана
війни
і праці

Георгія Івановича
ОЛЕХНОВИЧА
із першим
90-річчям!

(Див. стор. 8)

Апарат Головного ревізора інформус

Дизель – не жінка, але увагу любить...

Четвертого січня на станції Тернопіль було відчеплено 2 вагони дизель-поїзда ДР1А-220 через несправність масляної системи дизеля моторного вагона МВ-3. Несправність виникла через незадовільне виконання своїх посадових обов'язків працівниками ремонтного персоналу локомотивного депо Тернопіль, які виконували на цьому дизель-поїзді планове технічне обслуговування в обсязі ТО-3. Халатне ставлення безпосередніх виконавців технічного обслуговування та безконтрольність за його виконанням з боку керівників локомотивного депо призвели до затримки поїзда № 6275 сполученням Тернопіль – Чортків на 48 хвилин, що в свою чергу спричинилося до певних незручностей для пасажирів та завдання шкоди іміджу залізниці.

Рекомендовані зміни до Правил внутрішнього трудового розпорядку

Конференція трудового колективу залізниці своєю постановою від 26 грудня 2006 року рекомендувала усім структурним підрозділам внести зміни до Правил внутрішнього трудового розпорядку, які стосуються часу початку і закінчення роботи та відпочинку і харчування.

Для працівників, які щоденно працюють по 8 годин, робочий день починатиметься о 8-00 і триватиме до 17-00, перерва для відпочинку і харчування – із 12-00 до 12 год 45 хв. У п'ятницю робочий день закінчуватиметься о 15 год 45 хв.

Від 26 грудня 2006 року управління залізниці працює за таким робочим розпорядком.