

# Подовжене “плече” – добрий полігон для “обкатки” молодих машиністів

Минулого тижня начальник залізниці Михайло Мостовий та голова дорожнього комітету профспілки Андрій Сенишин зустрілися з локомотивними бригадами депо Львів-Захід, які працюють на подовженому «плечі» Львів-Жмеринка-Львів. Відбулася відверта розмова.

**Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:**



Із 18 січня почалася їзда на Жмеринку за подовженим «плечем». Вже маємо деякий досвід. Ми збирали із цього питання техніко-економічну раду залізниці. Аналіз показав, що є ще багато організаційних недоліків, зокрема, в роботі диспетчерів. У результаті цих недоліків машиністи мають перевищення норми робочого часу. Тому після усіх обговорень прийнято рішення, що разом із новим графіком для ваших маршрутів вводяться жорсткі «нитки», як для пасажирських поїздів. І хто з диспетчерів порушить графік, буде за це відповідати, як за порушення графіка на пасажирських маршрутах. Прийнято рішення про заохочення як локомотивних бригад, так і диспетчерів відділкового та дорожнього рівня, працівників ПТО у вагонному господарстві, які повинні провести поглиблену підготовку вагонів на гарантоване «плече». В першу чергу ми будемо вводити на ці «плечі» контейнерні поїзди, що зараз йдуть на Мостиська. Відпрацьований жорсткий графік як при вході на Львівську залізницю зі сторони Південно-Західної, так і від нас до них. Найближчим часом плануємо зустріч із представниками Польських залізниць. Поки що не відлагоджено підведення поїздів на Мостиську, щоб теж була

жорстка «нитка» аж від Мостиськи і в результаті ПТО в Мостиськах теж буде заохочено в цьому питанні. Ми підготували листа в Укрзалізницю і маємо усне погодження, що локомотивним бригадам, які працюють на подовжених «плечах» до Жмеринки, буде встановлена доплата як за великогазові або великоскладові поїзди. За один рейс доплата складала для машиністів 20 гривень, а для помічників – 15 гривень. П'ятнадцять поїздок – 300 гривень доплати. Хотілося б, щоб ця сума була більшою, але поки що можемо стільки. Заохочення передбачене також і для тих бригад, які їздять до Лавочного, і для диспетчерів, і для вагонників. Якщо говорити про економічний ефект, то розрахункова економія витрат за добу у середньому складала 3696,9 грн.

**Машиніст-інструктор Богдан НАГІРНИЙ:**



Спочатку були деякі побоювання, бо ці поїздки видалися нам дуже далекими, але ми швидко адаптувалися. Найважливішою є проблема «обкатки» молодих машиністів. Але потроху це питання теж вирішується. Наш загальний висновок такий: усі машиністи цією роботою задоволені. Після однієї поїздки машиніст відпочиває 60 годин, після другої – 75 годин. Виконується норма годин, виконується об'єм роботи і люди не перевтомлюються. Однак є інші проблеми. За нормою, поїздка триває 10 годин в один бік. До Жмеринки ми їдемо швидко, попереду пасажирських поїздів, і тому в цей час вкладаємося. А назад – гірше. Часом допоміжна робота виконується, буває, що не дають нам заплановані Києвом «нитки» графіка і тоді доводиться стояти і чекати, тому в десять годин вкладається важко. Ще

одна проблема – явки. Київ не продумав цього питання. Є нестиківки із графіком відправлень пасажирських поїздів. Через переноси явок локомотивні бригади, часом, чекають відправлення по кілька годин. У нас були два випадки переносів явок із нуля годин на 4.50. А локомотивна бригада прибула на явку о 23 годині. Перш ніж бригада відправилася в рейс, вона чекала п'ять годин. Тому й виходить, що бригада ще не поїхала, а вже втомлена. На нашу думку, явка – це святе. Бригада прийшла і через годину повинна відправитися в рейс.

Теперішня ситуація корисна для нас тим, що ми маємо добре «плече», як полігон для обкатки і навчання локомотивних бригад.

В обговоренні взяли участь голова дорожнього комітету профспілки Андрій Сенишин, начальник госпрозрахункової служби локомотивного господарства Ігор Войціховський, начальник депо Львів-Захід Петро Ручка, машиністи Володимир Петрів, Володимир Оглобляк, Василь Третяк, Зіновій Галай та інші.

Мова йшла про необхідність чіткого дотримання графіка, оскільки порушення графіка призводить до того, що локомотивні бригади довго чекають на відправлення і вирушають у рейси втомлені.

**Голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН**



поцікавився умовами відпочинку та харчування у Жмеринці. З'ясувалося, що бригадний будинок давно не ремонтований і умови відпочинку у ньому далекі від тих, які локомотивні бригади мають у Львові. Ідальня у Жмеринці в нічний час не працює, зараз у холодну пору року локомотивні бригади

беруть їжу із собою, але попереду тепла пора року і тому треба буде думати про харчування в ідальні. Присутні машиністи дещо скептично оцінили можливість харчуватися в ідальні у Жмеринці і сказали, що будуть харчуватися у ній, якщо жодна їжа буде така, як у ідальні депо Львів-Захід.

Коли мова зайшла про умови, які локомотивна бригада має на робочому місці – у локомотиві, то серед недоліків було вказано на відсутність у кабінах кондиціонерів. Із цього приводу начальник залізниці Михайло Мостовий дав вказівку обладнати кондиціонерами локомотиви, які проходять планові ремонти. До питання про зручні умови праці локомотивної бригади додалася проблема шуму, який створює блок електро-пневматичних гальм (ЕПГ), що знаходиться у кабіні локомотива. Прозвучала пропозиція скористатися дніпропетровською технічною розробкою і винести цей блок із кабіни. Начальник депо Петро Ручка підтвердив, що під час поточних ремонтів це буде зроблено у кожному локомотиві.

Начальник залізниці погодився із зауваженням машиністів про те, що пікетні стовпчики на Львівській залізниці погано видно у темну пору доби, а також у сніг, дощ чи туман. Вирішено використати досвід Південно-Західної залізниці, де пікетні стовпчики пофарбували флюоресцентною фарбою, яка забезпечила їх чітку видимість у світлі прожектора локомотива.

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин за дорученням начальника залізниці детально вивчить питання утворення тарифів за комунальні послуги для мешканців гуртожитку по вул. Роксоліяни, 33, де проживає багато машиністів.

Ігор ПАРАЩАК  
Фото автора

## В ОДИН ДЕНЬ ЖИТ

## ТЯ РОЗКОЛОЛОСЯ

**З того дня, коли з машиністом моторвагонного депо Львів Дмитром Масним та його помічником Ігорем Кузиком трапилася біда, минуло вже півроку. Проте і зараз вони як слід від неї не оговталися.**

На обличчях – важка печаль. При згадці про аварію, яка докорінно змінила їхнє життя, на очі виступають сльози. Трапилася вона 19 вересня минулого року. Обставини склалися так, що цього дня не було кому провадити електричку зі Львова на Трускавець. Тому Дмитра Масного відкликали з відпустки. У бригаду включили Ігоря Кузика. І машиніст і помічник – працівники з великим стажем роботи. Перший водив потяги двадцять чотири роки, другий був помічником п'ятнадцять літ. Обидва добре знали маршрут, оскільки постійно їздили в рейси у цьому напрямку. Про те, що в дорозі може щось трапитися нічого не віщувало. Минули станцію Миколаїв, під'їжджали до станції Більче, аж раптом побачили на колії КамАЗ з причепом. Почали безперервно сигналізувати. Однак вантажівка не зрушилася з місця. Застосували екстремне гальмування. Відтак швидкість вдалося зменшити до 10-15 кілометрів на годину. Однак зіткнення уникнути не вдалося. Електропоїзд врізався у причеп. Заскреготали внаслідок тертя до платформ вагони. Останній, який до неї не дотягнув – перекинувся. Були збиті дві опори електропередач. Внаслідок зіткнення у вагонах позривало крісла. Численні пасажирів отримали забої. На щастя, обійшлося без жертв і серйозних травм.

Машиніст та його помічник опинилися в епіцентрі аварії. Першого кидало по кабіні у різні сторони, другий – вилетів аж у тамбур, де сильно вдарився головою. У шоківому стані обидва потрапили у лікарню. Аж тут побачили свої рани і синці. Забій голови, який отримав Ігор Васильович, виявився доволі серйозним. І якщо Дмитро Михайлович виписався з лікарні через місяць, то його колезі довелося лікуватися два місяці. На жаль, повністю відновити здоров'я не вдалося. Дмитро Масний втратив 35 відсотків працездатності, а Ігор Кузик – 65.

Поки машиніст та помічник знаходилися в лікарні, підприємство надало їм допомогу – адміністрація і профспілка виділили певну суму грошей. Щоправда, Ігор Васильович каже, що йому їх вистачило лише на покриття третини витрат на лікування. Та коли вони почали оформляти страхівку, виплату з соцстраху, пенсію і інвалідність – усі про них забули. Відтак люди, що знаходилися у важкому фізичному і психічному стані, залишилися один на один з чиновниками, які «футболили» їх з інстанції в інстанцію. Запевнення потерпілих керівними працівниками депо у тому, що їм виплачуватиметься матеріальна допомога у розмірі середньомісячної зарплати, виявилися юридично не обґрунтованими. Більше того, жодної правової консультації на підприємстві машиніст та помічник отримати не змогли. Доводилося шукати сторонніх юристів і платити їм за консультації чималі гроші. Ось уже кілька місяців триває тяганина, а конкретних результатів немає. Страхова компанія, у якій моторвагонники застраховані, не поспішає з виплатою, нічого вони ще не отримали від фонду соціального страхування. Дмитро Михайлович каже: «Дякую голові профкому Роману Морді, що виділив мені безкоштовну санаторну путівку у моршинський санаторій. Там, приймаючи різні процедури, я зміг дещо заспокоїти нервову систему, відновити сили. Але проблеми зі здоров'ям це не вирішило – стрибав тиск, погіршилася реакція, залишається важким психологічний стан. Працювати машиністом я уже не можу. Мені запропонували посаду слюсаря. Отримавши на новій роботі першу зарплату, я засмутився. За такі гроші я не зможу утримувати сім'ю. Добре, що дружина працює, а то не знаю, як би ми виживали. З острахом думаю, як розраховуватимемося за навчання у вузах двох дітей... За час мого лікування сімейний бюджет зовсім

спорожнів. Тому я звернувся до керівництва депо з проханням перевести мене на більш високооплачувану роботу, яка відповідала моїм фізичним можливостям. З того часу минуло уже немало тижнів, але, крім обіцянок, нічого не отримав...»

Ще гірша ситуація в Ігоря Васильовича. Внаслідок отриманої травми у нього затерпає частина тіла, болить нога. Він втратив здатність нормально ходити. Тому погоджувався на будь-яку посылну роботу. Зрадив, коли йому запропонували чергувати на воротах депо. Каже, що таким чином хоч на ліки заробить. – Було б справедливо, – каже він, – коли б на час, поки ми отримуємо страхівку і виплати, залізниця виділила нам матеріальну допомогу. Адже ми втратили найдорожче – здоров'я, виконуючи свої професійні обов'язки.

Наше життя тріснуло на дві частини, – продовжує він. Перша, що була до аварії, з планами і надіями на майбутнє залишилася у минулому, друга – з невеселими перспективами – попереду. Довгими безсонними ночами я постійно думаю про ту важку ситуацію, у якій опинився у свої тридцять п'ять років. Пам'ять постійно повертає мене до цього страшного випадку, в голові ніби прокручується фільм зі страшними кадрами. Від цього моя психіка повністю виснажилася, часто нервуюся. Так мислю собі, що мені міг би допомогти психолог. Але таке лікування, напевно, чимало коштуватиме...

На долю Дмитра Масного та Ігоря Кузика випало важке випробування. Їм доводиться пристосовуватися до життя в умовах обмежених фізичних можливостей. У цей важкий період цим чоловікам дуже потрібна усіляка допомога і підтримка. Надати її трудовому колективу депо і залізниця загалом під силу.

Мирослав БУРКОВИЧ

## ВКАЗІВКА Про позачергові медичні огляди членів локомотивних бригад, які перенесли стресові ситуації

Професійна діяльність залізничників, зокрема, локомотивних бригад, пов'язана з постійним ризиком виникнення транспортних подій та техногенних катастроф. Стресові ситуації, як наслідок цього, ставлять підвладні вимоги щодо психічних та фізичних можливостей людського організму.

З метою психофізичного забезпечення роботи членів локомотивних бригад після перенесених виробничих стресових ситуацій зобов'язую:

1. Головним лікарям медичних закладів залізниці:

1.1. Організувати проведення позачергових медичних оглядів для працівників рухомого і диспетчерського складу, що побували в екстремальних ситуаціях.

1.2. Задіяти в медичних закладах залізниці систему коригуючих та реабілітаційних заходів з відновлення стану здоров'я працівників, які перенесли виробничі стресові ситуації.

1.3. За результатами проведених оглядів, при показаннях, скеровувати вищевказані категорії працівників на стаціонарне лікування у відділення з ліжками психофізіологічної реабілітації.

1.4. Забезпечити якісне диспансерне спостереження осіб, які проходили психофізіологічну реабілітацію.

2. Керівникам структурних підрозділів залізниці:

2.1. Забезпечити скерування через відділи кадрів підприємств на позачергові медичні огляди в лікувальні заклади залізниці членів локомотивних бригад, які:

- були учасниками чи ліквідаторами транспортних подій (катастроф) із травмуванням чи смертальним результатом;

- мали гостру психотравму виробничого або побутового характеру.

2.2. Дотримуватися рекомендацій лікарсько-консультативних комісій медичних закладів, виробничих лікарів щодо виконання заходів з оздоровлення вищевказаних категорій працівників (санаторно-курортне лікування, оздоровлення в будинках відпочинку, пансіонатах).

3. Контроль за виконанням цієї вказівки покладаємо на заступника начальника медичної служби Городиського В.І. та заступника начальника служби локомотивного господарства Куриляка Р.В.

Начальник медичної служби залізниці М. Ю. ЯВОРСЬКИЙ

Начальник служби локомотивного господарства залізниці І. Д. ВОЙЦІХОВСЬКИЙ