

# ЛОКОМОТИВИ НЕ ВИННІ...

**(Закінчення. Поч. на 1 стор.)**  
**– Чим небезпечні такі порушення в конструкції локомотива?**

– Електровоз – це машина постійного струму, машина надзвичайної складності, і будь-які втручання у його конструкцію можуть призвести до непередбачуваних наслідків. Наприклад, якщо вирізані люки у повітропроводі і недостатньо охолоджуються тягові двигуни, то це може призвести до пожежі у локомотиві і виводу з ладу обладнання. Та й для життя людини це небезпечно – добре, що ніхто не згорів у високовольтній камері. Там же напруга 3 000 вольт. Та, на жаль, у цьому депо уже траплялися і трагічні випадки з локомотивними бригадами.

Крім того, в українському законодавстві, яке регулює митні відносини сусідніх держав, зазначено, що у випадку виявлення у транспортному засобі контрабандного товару, цей транспортний засіб може бути конфіскований. Якби це сталося, то залізниця зазнала б величезних моральних і матеріальних збитків. А, згідно з статтею 201 Кримінального кодексу України, винні особи можуть бути позбавлені волі терміном від 6 до 12 років.

Очевидно, що люди свідомо йшли на такі грубі порушення. Я маю на увазі не лише машиністів,

а й командно-інструкторський склад цеху експлуатації та ремонту. Адже вони мали б виявляти такі порушення в конструкції електровоза, бо ж проводяться планові види ремонту, контролюється робота локомотивних бригад тощо. Зрештою, є приймальник локомотива... Виходить, що про це знав не один машиніст, а була налагоджена ціла система. Таким чином окремі працівники не лише порушували закон та свої посадові обов'язки, а й поставили під удар репутацію підприємства і його керівника.

Крім цього, керівництво депо не виконувало завдань, які ставилися керівництвом залізниці. Маю на увазі стовідсоткову ротацію у 2005, 2006 та 2007 роках локомотивних бригад, які працюють на міжнародних маршрутах. А це потрібно робити для того, щоб обмежити можливості правопорушників.

**– А як виглядає ситуація в інших локомотивних депо?**

– Можу сказати, що перевірки тривають по всіх локомотивних депо залізниці. Цю роботу ми маємо закінчити до 15 квітня, то ж тоді матимемо реальну картину контрабандної проблеми.

**– Які заходи будуть вжиті до осіб, що були причетними до перевезення контрабанди і замовчування цього факту?**

– Комісією не було затримано локомотивну бригаду або інших працівників при перевезенні контрабанди, ми лише виявили сховки. Хоча у вказаному депо у попередні роки були звільнені із залізниці локомотивні бригади, які перевозили контрабанду. Але підстав для рішучих дій достатньо. Тому на оперативній нараді при заступнику начальника залізниці було прийнято рішення притягти до відповідальності причетних осіб. Із займаних посад звільнені: Я. Б. Хілярський – заступник начальника локомотивного депо Львів-Захід з експлуатації, Ю.В. Полевий – машиніст-інструктор локомотивних бригад, В.Д. Івах – начальник відділу кадрів локомотивного депо Львів-Захід, В.А. Линенко – інженер з приймання локомотивів цього депо. Також будуть звільнені машиністи локомотивного депо О.Р. Гульоватий, І.Я. Яцишин, помічники машиністів І.В. Бучко та О.В. Сердюк. До дисциплінарної відповідальності притягнуто керівництво служби локомотивного господарства, а також І.С. Доскоч – заступник начальника локомотивного депо Львів-Захід з ремонту, О.Ф. Мицько – майстер локомотивного депо Львів-Захід, змінні майстри локомотивного депо О.М. Середяк та С.В. Смарж.

Дмитро ПЕЛИХ  
 Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

# Дорожній конкурс новаторів

Впродовж минулого року в огляді-конкурсі на кращого раціоналізатора залізниці взяло участь 479 раціоналізаторів, було розроблено 326 рацпропозицій, загальний економічний ефект від їх впровадження склав 1 млн 985 тис. гривень. Аналіз підсумків раціоналізаторської діяльності за останні роки свідчить про позитивні зрушення у науково-технічній творчості львівських залізничників. Тож з метою подальшого розвитку новаторської діяльності, спрямування творчої ініціативи раціоналізаторів та винахідників (окремих працівників і трудових колективів) на вирішення актуальних завдань виробництва, дорожній конкурс на кращі раціоналізаторські пропозиції триватиме і у цьому році. Він проходитиме за двома тематиками: «Підвищення надійності технічних засобів» і «Економія паливно-енергетичних матеріально-технічних ресурсів». У кожній тематичній умови конкурсу передбачено п'ять номінацій: «Краща раціоналізаторська пропозиція», «Кращий організатор технічної творчості», «Краща молодіжна раціоналізаторська пропозиція», «Кращий

підрозділ», «Краща служба, дирекція залізничних перевезень».

Для участі у конкурсі необхідно до 15 січня 2008 року подати через технічну службу на розгляд конкурсної комісії інформаційний матеріал про розробки творчих колективів і окремих новаторів, які відповідають окресленій тематиці і впроваджені у виробництво впродовж поточного року. Інформація повинна містити: докладний опис технічного рішення; документи, що підтверджують впровадження рацпропозиції у виробництво, отримання економічного ефекту або іншого позитивного результату; висновок служби про технічний рівень розробки, її значення для господарства та можливість використання в інших підрозділах. Колективам і окремим учасникам, які погіршили хоча б один показник раціоналізаторської діяльності у порівнянні з результатами минулого року, крім зростання економічного ефекту від впровадження у попередньому році високо-ефективних пропозицій, призиви місця присуджуватися не будуть.

Підсумки конкурсу комісія підведе до 20 лютого 2008 року. Переможців буде нагороджено грошовими преміями.

# У вагонному депо Дрогобич толока триває цілий рік



Два тижні тому у Дрогобичі розгулялась стихія – вітер сягнув такої сили, що розбивав приміщень і території у місцевому вагонному депо під час толоки не бракувало. Найбільше дісталось скляним ліхтарям на даху та дверям вагоноскладального цеху. «Толока у нас, фактично, триває цілий рік, щоб підприємство виглядало якнайкраще», – каже начальник вагонного депо Дрогобич Микола Косован. Але й нинішньої толоки було зроблено чимало. Благоустроєм території депо та усіх ПТО займалися 160 працівників. Загалом, було прибрано близько 6 тисяч квадратних метрів території, очищено півтора кілометри колії,

зрізано та оновлено 3 тонни замасуваного баласту. 3 підрозділів підприємства вивезли 14,5 кубометра сміття, зібрали 3 тонни розкиданого металобрухту, пофарбували та побілили 200 погонних метрів огорожі. На усі роботи було витрачено 4,5 тисячі гривень.

Крім іншого, завершується ремонт санпобутблоку ремонтних цехів. Вже закінчилися оздоблювальні роботи і встановлюється обладнання у душових та кімнатах побуту. Особливістю оновленої споруди будуть підлоги з підігрівом. У депо сподіваються закінчити першу чергу робіт в оновленому санпобутблочі до Великодня.

Ігор ПАРФЕНЮК  
 Фото автора

# У квітні колійники “відкривають” великі “вікна”



– Після штабних навчань при начальнику залізниці, в Києві відбулася нарада за участю Головного управління колійного господарства та перевезень, – розповідає заступник начальника служби колії з капітального ремонту Ігор ЮНИК, один із учасників наради в столиці. – Були також запрошені руховики та колійники Південно-Західної і Львівської залізниць для розгляду питання спільного пропуску поїздів під час “вікон”, оскільки технологічні “вікна” повинні проходити на обох залізницях синхронно, щоб максимально ефективно використати час для ремонту колії. У Києві було погоджено графік пропуску пасажирських та вантажних поїздів та представлені технологічні процеси проведення “вікон”, у тому числі пропуски колійної техніки для підвезення на “вікна”, так само й пересування її після “вікон”. Була акцентована увага на пропуск робітничих поїздів на перегон і з перегону, а також на організацію харчування всіх учасників “вікон”.

За словами Ігоря Юніка, цього року, крім техніки Львівської залізниці, передбачено залучити техніку Українського центру механізації колійних робіт – ВПР09 – виправочну машину та вакуумний навантажувач баласту.

Заступник начальника служби колії з капітального

ремонт Ігор Юник наголошує, що нині головне завдання підготувати 65 км колії з відкриттям встановленої швидкості до літніх пасажирських перевезень на таких основних найбільш напружених пасажирських та вантажних напрямках Львівської залізниці, як Львів-Красне-Здоблунів, Львів-Красне-Підволочиськ, Тернопіль-Підволочиськ. Відповідно на квітень і травень розроблено графік виконання модернізації колії. До 10 квітня будуть проведені спільні десятигодинні “вікна” (як підготовчі до великих “вікон”) на перегонах Задвір'я-Красне, Ожидів-Красне, Броди-Радивилів. Тут з 12 квітня почнуться 10-добові довготривалі “вікна” та спільні – на перегонах Красне-Задвір'я та Броди-Радивилів, де буде виконано модернізацію 8,5 км колії із заміною рейкошпальної решітки, довгомірів із зварюванням високоомічних стиків в перегон. Після ремонту на цих ділянках буде встановлена швидкість для пасажирських поїздів 120 км на годину. Також триватимуть роботи по десятигодинних “вікнах”. У травні планується довготривале “вікно” на дільниці Заболотці-Броди, де також буде модернізовано 10 км колії, щоб до літніх пасажирських перевезень максимально виконати всі роботи з модернізації колії і влітку на основних напрямках залізниці не виконувати їх, гарантуючи пропуск пасажирських поїздів за графіком.

Ряд інших робіт колійники планують виконувати паралельно на інших напрямках: Львів-Чоп – по основному транспортному коридору, а також на пасажирському ході Красне-Тернопіль, зокрема на 20-кілометровому перегоні Золочів-Зборів.

Ориєс ТЕСЛЮК  
 Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

# Рейковий автобус може бути ефективним

Протягом минулих місяців мені неодноразово довелось скористатися рейковим автобусом на маршруті Львів-Ворохта. Дуже зручне сполучення, гарна комфортна поїздка.

Із газети довідався, що через збитковість маршрут може бути за-

критий. Шкода, якщо це відбудеться. Вважаю, що рейковий автобус може давати більші прибутки від перевезення пасажирів, якщо на літній сезон збільшити кількість зупинок на маршруті. На мою думку, доцільно зробити додаткові зупинки на станціях Ходорів,

Бурштин, Єзупіль і ще одну-дві зупинки безпосередньо перед Івано-Франківськом. Вважаю, що при такому розкладі пасажирів суттєво побільшає.

Микола СЕРНЕЦЬКИЙ,  
 голова клубу шанувальників газети «Львівський залізничник»

# Пияки залишаються без роботи

На залізниці посилюється боротьба з пияцтвом. Про це свідчить зростання числа працівників, притягнутих до відповідальності за появу на робочому місці у нетверезому стані. Якщо у першому кварталі минулого року таких було 12, то нинішнього – 32, з яких 30 звільнені з роботи. Лідером боротьби із зеленим змієм лишається служба колії, де було виявлено 21 пияка, з яких 19 звільнені з роботи.

Додатковим стимулом до виявлення порушників трудової дисципліни стало і матеріальне заохочення у розмірі половини окладу керівників, які борються з цим явищем і не приховують таких випадків.