

# Подарунок медикам і дітям



Напередодні Дня медика залізничця зробила подарунок не лише лікарям, але й пацієнтам. Вчора відбулося урочисте відкриття педіатричного відділення в клінічній лікарні Львівської залізниці.

Десять нових та просторих палат, охайні ліжечка та коликси для немовлят, телевізори та холодильники в палатах – такий вигляд тепер матиме відділення для найменших пацієнтів. У палатах передбачено ще й місця для матерів, адже, відповідно до наказу Міністерства охорони здоров'я, діти до шести років перебувають в лікарнях із дорослими. Обладнали й гарну, простору та світлу їдальню, що водночас слугуватиме кімнатою для ігор.

– Хоча в гості заходимо рідко, але з позитивною місією, – розпочав урочистість голова дорожнього профспілкового комітету Андрій Сенишин. – Започаткували цю добру справу майже десять років тому. Сьогодні відкриваємо чи не найважливіше відділення клінічної лікарні. Адже діти залізничників – це майбутнє магістралі.

– У міру можливостей намагаємося допомагати галузевим медичним закладам, – зазначив начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий. – Краще, щоб педіатричне відділення ніколи не було заповненим, або щоб займалося лише профілактикою, а дітки щоб були здорові, бігали, сміялися.

На жаль, Рахункова палата України вважає, що використання коштів на ремонт у лікарнях Укрзалізниці – нецільове. Отাকে ставлення держави. Думаю, що лікарі та пацієнти так не вважають.

Напевно, такого педіатричного відділення у Львові нема. Наприкінці вересня – на початку жовтня плануємо завершити ремонт інфарктного відділення. Плануємо закупити для лікарні реанімобіль. Травматичний випадок, що недавно трапився з колійниками, засвідчив гостру необхідність у ньому.

Начальник залізниці Михайло Мостовий привітав всіх медичних працівників з їхнім професійним святом та подарував відділенню картину, а голова дорпрофсожу Андрій Сенишин – м'які іграшки для маленьких пацієнтів.

– Хочу подякувати керівництву залізниці за підтримку та допомогу, – сказала головний лікар клінічної лікарні залізниці Ольга Палій. – Вже сімнадцять відділень лікарні зроблено руками залізничних будівельників. Ми дбатимемо, щоб відремонтоване відділення мало збереглося у такому вигляді. Сподіваюся, що так само вдасться відремонтувати ще три відділення, що залишилися.

Ірина МИКОЛАСНКО  
Фото Ігоря ПАРАЩАКА

## Локомотивне депо Тернопіль поповнилося молодими машиністами



П'ятого червня у локомотивному депо Тернопіль відбулася урочиста церемонія посвяти у машиністи. Ця традиція на підприємстві живе уже 20 років. Символічно, що цього разу до лав молодих машиністів приймали саме 20 локомотивників. В урочистій церемонії посвяти, окрім головних дійових осіб – машиністів, узяли участь керівники депо, профкому, ветерани.

Свято відкрив голова профкому депо Микола Броневич. До привітання долучилися начальник депо Володимир Михайлишин і заступник начальника з кадрів Петро Кошулінський. Напутнє слово молодим машиністам сказали і ветерани. Зокрема, Олексій Антонович Шокола, у якого за плечима 38 років роботи машиністом паровоза і тепловоза, згадав перше посвячення у машиністи, яке відбулося вже далекого 8 червня 1987 року. Карл Миронович Шовалюк звернув увагу молоді на відповідальність машиніста за безпеку руху, здоров'я і життя людей. Він також передав молодому колезі пам'ятку-естафету. На завершення свята молодим машиністам вручили погони і квіти, побажали Божого благословення у нелегкій праці і щасливого повернення з кожного рейсу. Колективне фото на пам'ять стало підсумком цієї святкової події.

Фото Олега ЛАЦИКА,  
інженера-технолога депо

## • Читаючи акти перевірок

# ЄАЊÈÐ ÑÌÈÒÛ – ÇÀÐÌÈÀÒÀ ÈÄÄ...

Спробуйте уявити, читачу, будь-яке приватне підприємство, де хто-небудь із працівників міг би собі дозволити запізнитися на роботу на кілька годин або взагалі не з'явитися без повідомлення причин. А на залізниці ще й досі є працівники, які собі це дозволяють. Ревізори-інструктори служби ревізій та перонні контролери дирекції залізниці зафіксували і склали акти за такими випадками.

Квиткова каса станції Городок за графіком розпочинає свою роботу о четвертій ранку. Але, як виявилось, не щодня. Восьмого червня цього року квитковий касир М.Мазяр прибула на роботу на дві години пізніше і фактично розпочала продаж квитків о 6-24. Таким чином, пасажирів, які від'їжджали зі станції Городок двома поїздами №6102 «Мостиська-Львів» о 5-35 та № 6104 «Мостиська-Львів» о 6-13 через відсутність касира не мали можливості придбати проїзні документи.

Якщо касир М.Мазяр запізнилася на дві з лишком години, то, наприклад, 06 червня ц.р. на станції Чортківській Рівненської дирекції залізничних перевезень квиткова каса із 09-00 до 17-40 взагалі не подавала ознак життя. Зрозуміло, що виручка каси за цей «продуктивний» день склала 00 грн 00 коп. За фактом відсутності квиткового касира на робочому місці перонні контролери склали акт.

Не дочекались ревізори-інструктори ще одного касира на робочому місці. 9 червня 2007 року цілковита тиша панувала у квитковій касі на залізничній станції Перечин. Як сказано в акті, «продаж проїзних документів до 15-45 квитковою касою не проводився – каса була зачинена». Пасажири, які здійснювали посадку на чотири поїзди, не могли придбати квитки у зачиненій касі. За час перебування на станції Перечин ревізори-інструктори виписали тарифи на проїзд 126 пасажирам на загальну суму 212,8 грн.

А ми постійно бідкаємося, що пасажирські перевезення збиткові. Про те, чому збитковими є пасажирські перевезення можна судити ще й за ефективністю використання рухомого складу та працівників. Наприклад, під час перевірки поїзда №6108 сполученням Мостиська-Львів у складі 8 вагонів встановлено, що населеність поїзда складала 130 відсотків, а поїзд обслуговувався лише одним провідником, який продав проїзних документів на загальну суму 324,6 грн. Мабуть, не важко здогадатися, що двом чи навіть трьом провідникам працювалося б легше при такій заселеності поїзда і виручка була б більшою.

Окрім густонаселених поїздів, на залізниці ще трапляються «тихі» маршрути, де у поїзді навіть разом із

локомотивною бригадою і двох десятків осіб не набереться.

06 червня 2007 року на станції Любитів перонні контролери перевірили посадку на поїзд №6362 Ковель-Здолбунів. До каси за квитком направлено одного пасажирів. Квиткова каса продала один повний квиток і один безкоштовний. Виручка склала 6,7 грн. А за попередню добу каса наторгувала аж 17,05 грн. Наступного дня на станції Троянівка перонні контролери перевірили посадку на поїзди №6322 Ковель-Рафалівка та №867 Здолбунів-Ковель. На перший поїзд сів один пасажир та й той виявився залізничником, на другий поїзд пасажирів взагалі не було. За попередню добу квиткова каса станції не торгувала нічого, бо не продала жодного квитка. Того ж дня на станції Чортківській на поїзд №6321 Сарни-Ковель сідало 6 пасажирів, на поїзд № 6320 Ковель-Сарни каса продала два квитки на суму 8,4 грн, на поїзд №6322 Ковель-Рафалівка пасажирів не було взагалі, на поїзд № 867 Здолбунів-Сарни-Ковель сіли три пасажирів. Квиткова каса за попередню добу отримала виручку в обсязі 16,2 грн. Чи можна порівняти ці копійчані виручки із середньою зарплатою по залізниці? Чи варто утримувати пасажирські маршрути, де поїзд возить локомотивну бригаду та ще кілька пасажирів, чи потрібні зупинки, на яких у поїзді навіть десяток пасажирів не сідає?

## МРІЮТЬ ПРО ВОДУ ТУАЛЕТІ

Суха мова актів перевірок засвідчує байдужість та неробство тих, хто зобов'язаний дбати про якість поїздки у приміському залізничному транспорті. Коли читаєш протоколи, то мимоволі виникає припущення, що ті, хто готує приміські поїзди до рейсу, і ті, хто цими поїздами їздить, є давніми і заклятими ворогами. Бо як інакше пояснити такі факти? Перше червня цього року – поїзд №862 Львів-Здолбунів, туалет у вагоні ЕР9п-20703 не заправлений водою. Четверте червня цього року, у поїзд № 6370 Стоянів-Луцьк туалет також без води. Шосте червня цього року, у поїзді № 6361/6362 Здолбунів-Ковель-Здолбунів, у вагоні ЕР9п – 19505 туалет не заправлений водою.

Ігор ПАРАЩАК

*Редакція газети буде вдячна за пропозиції наших читачів, спрямовані на те, щоб примусити причетних до обслуговування приміського залізничного транспорту працівників добросовісно виконувати свої обов'язки.*

## ВІДВЕРТА РОЗМОВА ПІД СТУКІТ КОЛІС

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

З цієї нагоди начальник Лівійного управління на Львівській залізниці Управління МВС України на транспорті генерал-майор міліції Василь Рябошапко запросив на зустріч журналістів регіональних та загальноукраїнських ЗМІ. У зустрічі з журналістами взяли участь начальник ДТГО «Львівська залізниця» Михайло Мостовий, заступник начальника залізниці, Головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту Євген Талоха і начальник Львівської дирекції залізничних перевезень Зіновій Заньків.

Для того, щоб розмова відбулася цікаво і неформально, Михайло Мостовий і Василь Рябошапко запросили журналістів у поїздку зі Львова до Мостиськи. В інспекційному поїзді

начальника залізниці в атмосфері, максимально наближеній до спеціфіки роботи магістралі, відбулася цікава розмова про основне призначення транспортної міліції, про здобутки та напрацювання управління, про складну специфіку роботи транспортних правоохоронців, про взаємодію залізничників із транспортною міліцією у питаннях охорони правопорядку, забезпечення безпеки руху та безпечного проїзду пасажирів у приміських поїздах і в потягах далекого слідування. На запитання журналістів почергово відповідали Василь Рябошапко і Михайло Мостовий. Під час вільного спілкування з керівниками Управління транспортної міліції та Львівської залізниці журналісти глибше пізнали складності та проблеми і правоохо-

ронців, і залізничників, з'ясували для себе позицію керівництва залізниці у багатьох виробничих та соціальних питаннях, довідалися про перспективи розвитку залізничної галузі.

Начальник залізниці Михайло Мостовий привітав керівника транспортного правоохоронного органу із професійним святом і побажав усім правоохоронцям подальших успіхів у професійній діяльності, щастя і достатку в родині. А журналісти на згадку про цю цікаву зустріч одержали пам'ятні сувеніри від начальника залізниці.

Ігор ПАРАЩАК  
*Детальний звіт про результати роботи Лівійного управління міліції на Львівській залізниці читайте у наступному номері «ЛЗ».*

## Дизпаливо – під тотальний контроль

З метою економії паливно-енергетичних ресурсів до кінця року усі локомотиви ЧМЕ-3 та М62 і 2М62 обладнають системами контролю за витратами палива БІС-Р та Дельта-СУ. Про це повідомив заступник начальника залізниці із рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК.

– Економія дизельного палива для залізниці є особливо гострим питанням, – говорить Іван Груник, – адже залізниця витрачає велику кількість палива, ціна на яке постійно зростає. До того ж на залізниці були зафіксовані випадки крадіжки дизпалива. Тому, аби унеможливити їх, а також з метою економії паливно-енергетичних ресурсів до кінця року на локомотивах серії ЧМЕ-3

встановлять 132 системи БІС-Р, а на локомотивах М62 – 187 систем Дельта-СУ.

Зараз на залізниці лише 16 локомотивів ЧМЕ-3 обладнані системами БІС-Р. Система дозволяє в реальному часі заміряти рівень та об'єм дизпалива в паливному баці, достовірно розрахувати його витрати під час виконання будь-якої роботи локомотива: під час маневрової роботи, ведення поїзда, під час простою у холодному чи гарячому станах, а також відразу фіксує несанкціонований злив палива. Окуповує себе БІС-Р за вісім місяців, а економія палива в середньому складає 5-6 відсотків. Подібний принцип роботи і в системи Дельта-СУ.

Дмитро ПЕЛИХ