

Чотири рейки, як сталеві струни

На перегонах Рівненської дистанції колії, де йде підготовка до швидкісного руху, не побачиш потужної техніки як на Бродівській. Але усі роботи спрямовані на остаточну мету – якість колії, комфорт на станціях, відповідні умови роботи. Немов чотири сталеві струни, лягли рейки на бетонні шпали. Через кілька днів по них пролетять перші прискорені рейси.

- У 2000-му, коли на залізниці була організована колійницька толока, саме на перегоні Здолбунів-Рівне відбулися перші на залізниці довготривалі "вікна", – розповідає начальник Рівненської дистанції колії Сергій Дошук. - А фахівці Київської колійної машинної станції № 121 забезпечили належну якість робіт. Тоді ж, у 2000-му, на теренах Рівненської дистанції вперше застосували технологію збереження старих плітей, яка згодом стала використовуватись на інших дистанціях. За програмою швидкісного руху, на напрямку Львів-Красне-Здолбунів Рівненська дистанція колії повинна підготувати 9-кілометрову ділянку, куди входять 1,5 км перегону Здолбунів-Івачково, головні колії станції Здолбунів, обвідна колія і вихід на кордон з Бродівською дистанцією колії.

- У нас колія на цих перегонах була модернізована два роки тому, а всі інші – шість-сім, – каже Сергій Дошук. - Тепер зробили середній ремонт колії та комплексно-оздоровчий ремонт парної і непарної колії перегону Здолбунів-Івачково, привели в належний стан відкоси та смуги відчуження. Зараз завершуємо опоряджувальні роботи та усунення виплесків. Плануємо усі роботи завершити до 20 липня.

За словами керівника Рівненської дистанції колії Сергія Дошука, вже півтора місяця тривають роботи на цьому напрямку, особливо від кордону з Шепетівкою. Щоб гарантувати якість, за кожною з трьох ділянок закріпили відповідальних з числа заступників начальника та старших колійних майстрів, а перед цим пройшли, як кажуть, пішки ці кілометри, щоб визначити обсяг робіт, який належить виконати. Щодня, залежно від погодних умов, доводиться вносити корективи.

Крім запланованих робіт з підготовки швидкісного руху, рівненським колійникам треба гарантувати безпеку руху поїздів загалом, в т.ч. й на такій нелегкій станції як Здолбунів, адже із 582 стрілочних переводів, які є на дистанції, половина припадає на Здолбунів. Крім того станційні колії Шепетівського та Південного парків – на дереві. Роботи колійників обмежені графіком інтенсивного руху. Важко взяти "вікна". Правда, при можливості руховики їх надають.

Заступник начальника Рівненської дистанції колії Олександр Царук, якого ми зустріли на перегоні Здолбунів-Озеряни, зауважив, що колія тут в надійному стані, залишається виконати підрізку баласту і планування баластної призми, привести в належний стан смугу відчуження та оновити знаки. А смугу відчуження допомагають впорядкувати працівники колійної машинної станції №124.

Колійний майстер Андрій Кондратюк був небагатослівним. Під його керівництвом монтери колії займалися оправою баластної призми колій Шепетівського парку станції Здолбунів. "Із завданням мусимо справитись, – запевнив колійний майстер. – І люди це розуміють".



Монтери колії вправно виконували свою роботу, вигрібаючи лопатою щебінь із шпальних ящиків. Робота нелегка, монотонна, але зробити її можна тільки вручну. Добре, що хоч техніка працює на впорядкуванні земляного полотна. Але того дня і екскаватор, і бульдозер КМС №124 вийшли з ладу всього після кількох годин роботи: у першого пробити колесо, у другого злетіла гусениця, бо зруйнувався каток.

- Як тільки виконроб привезе запасні частини, ми техніку полагодимо і вона запрацює знову, – запевнив нас бульдозерист Віталій Шандро. Він працює в КМС недавно, але не скаржиться на стару техніку, головне, щоб запасні частини були, а полагодити завжди можна. На побутові умови не скаржився ніхто, бо мешкають у службовому вагоні, а харчуються в деповській їдальні. На обід, звісно, не їздять – дорогий час, обходяться сухим пайком з пляшкою мінеральної води: у спеку вода дуже виручас. Проте, вечерю їм подають як повноцінний обід: з першим, другим та салатом.

Старший колійний майстер третьої ділянки Геннадій Котов задоволений роботою своїх підлеглих. Зроблено все, щоб довести колію до належного вимог та підбати про естетику, щоб все було як на картинці, зізнався він. Щоб позбутись на колії небажаної рослинності, обробили її гербіцидами. Із техніки хіба що трактор взяли за угодою.

Старший колійний майстер Степан Колос керує ділянкою від Здолбунова до Цумані, але йому доручили облаштувати залізничний переїзд на 217 км на перегоні Івачково-Здолбунів, що межує з Шепетівською дистанцією колії Південно-Західної залізниці. Прискорити роботи допоможе техніка – бульдозер, екскаватор, машини АГД та МЗШ. На одній із них працює монтер колії Володимир Сукманюк, якого вважають майстром на всі руки, бо має право роботи на багатьох механізмах.

Того дня на переїзді уклали нове асфальтове покриття, встановлювали перильну огорожу та облаштовували пішохідні доріжки.

- У приведенні колії до належного стану нам допомагають колеги із інших окологідів нашої дистанції, – розповів нам бригадир колії другого окологіду Василь Ільчук. – А львівські колійники зробили нам гарне приміщення, де можна висушити одяг, поїсти та зігрітися, тут змонтовано електричний обігрів. Поруч збудували склад для інструментів. Виконроб Львівської дистанції колії Віктор Сомов додав, що двоповерхове приміщення на переїзді 217 км приводили до європейського стандарту саме так, як колись це ініціював Георгій Кірка.

- Працювали ми тут із 26 червня. Це – останнє приміщення чергового по переїзду на Львівській залізниці і воно справді стане її візитною карткою, – зауважив Віктор Сомов. – А найбільше потрудилися на цьому об'єкті столари Іван Загвудський та Ігор Пристайко, на яких лягла вся робота з облаштування даху, водостічних труб. Власне, металочерепицю вони вклали на дах за один день. Всі роботи виконані, єдина затримка – за вікнами.

А в Південному парку станції Здолбунів колійники під керівництвом заступника начальника Рівненської дистанції колії Володимира Івануся уклали стрілочний перевод №147. Часу для розмови не було: до вечора на під'їзну колію підприємства "Електропостач" повинні подати навантажену цистерну. Тож сфотографувавши людей і техніку, ми попрощалися і побажали їм успіху.

Коли проїжджали неподалік переїзду 217 км, помилувалися ошатною будівлею з червоним дахом із металочерепиці. Такий вигляд матимуть інші службові приміщення на ділянці швидкісного напрямку: переїзні пости, пункти обігріву колійних бригад. На Рівненській дистанції колії їх є 12. Окрасою став, власне, той, що на 217 км, який допоміг оновити Львівська дистанція колії. Три приміщення ремонтують фахівці фірми "Граніт", а решту – колійники оновлюють своїми силами. Зараз затримка за вікнами, які централізовано постачаються на всі приміщення пунктів обігріву та приміщень чергових по переїзду.

Орися ТЕСЛЮК

• Редакційна пошта Вражають хамство та безсердечність

У редакцію надходить багато листів із різними проханнями, скаргами, питаннями. Часто трапляється так, що ми не можемо допомогти розв'язати ті проблеми, з якими звертаються до нас читачі. Єдиний засіб, яким можемо бодай вплинути на ситуацію – це опублікувати листа в газеті.

Лист від Олександра Богданця з Рокитного Рівненської області доволі відвертий та емоційний. Відчутно, що людину неприємно вразило те, як негарно з ним повелися. Тому листа цитуємо майже без редагування.

"Слава Ісусу Христу!

У наших селах, містах є багато церков. Але це аж ніяк не заважає нам бути черствими, байдужими, самозакоханими. І страшніше те, коли таких людей наділяють владою.

У Львові я придбав квиток на поїзд № 660 Львів-Київ. Квиток замовляв до зупинки Рокитне-Волинське. Касирка помилково вказала "Львів-Володимир-Волинський". Це я пізно зауважив, у касах були черги, а потяг стояв на третьому пероні. Я підійшов до провідника (вагон №5 був загальний), пояснив ситуацію, обіцяв доплатити різницю. Він погодився. Дякую йому за розуміння. Десь о 22.20 ми пішли до начальника поїзда за квитком. Той сухо відрізав, що квитків у нього немає, і що я маю зійти на станції Володимир-Волинський. Мої намагання щось пояснити були марними. Я не спречався, зійшов на станції Володимир-Волинський. Дякувати Богу, в кишені ще було 14 гривень. А якби не було?..

Знаєте, не так шкода коштів, як вражає людське хамство, безсердечність. Як таких людей можна тримати на роботі? То є щось страшне, дике, сатанинське. Люди добрі, ви ж звертайте увагу на свої кадри хоча б інколи. Це ж так легко бути людиною, варто лише захотіти.

Раб Божий Олександр"

У подяку за людське добро

Приємно, коли переконуєшся, що в нашому, часто такому жорстокому, світі все ще є люди, здатні відгукнутися на чужу біду. Життя вже не раз довело, що залізничники – це одна велика родина, котра нікого не залишає наодинці з бідою.

До редакції надійшов лист від начальника станції Борців пані Світлани Войтишин, яка висловлює слова щирої вдячності людям, котрі допомогли їй у важку хвилину:

"Через нещасний випадок, що трапився на роботі, я потрапила до клінічної лікарні Львівської залізниці. Щиро дякую за моральну та фінансову підтримку керівництву Львівської залізниці в особі М. В. Мостового, Тернопільської дирекції залізничних перевезень, зокрема начальнику М. Й. Гавурі, головному інженерові В. М. Тихому, медичному персоналу ортопедичного та травматологічного відділень клінічної лікарні та особисто лікуючому лікарю С. М. Васіну, усім начальникам станції Тернопільської дирекції, працівникам станції Борців та товарному касирові Л. Я. Ремеді, рідним та друзям.

Сердечно дякую за людяність, доброту, співчуття. Бажаю всім сімейного щастя, міцного здоров'я і всього найкращого в житті. Нехай Бог посилає здоров'я, а Мати Божа охороняє вас від усіх негараздів.

Світлана ВОЙТИШИН,
начальник станції Борців"

Тулять горбатого до стіни...

Як ми вже повідомляли, в Ужгородській пасажирській вагонній ділянці виявлено понад два десятки осіб, які влаштувалися сюди працювати за дипломами, що мають ознаки підробки. Спритники працювали провідниками пасажирських вагонів на підставі документів про закінчення училищ, у яких насправді не навчалися. Проти більшості липових провідників уже порушено кримінальні справи та ведеться досудове слідство, а стосовно інших поки зроблено офіційні запити в училища, дипломи яких фігурують у цій резонансній справі. Більшість осіб, які скомпрометували себе, вже звільнено з роботи. Утім, деякі з фігурантів цієї справи, вирішивши, що найкращий захист – це напад, звернулися до прокуратури та суду із заявами про їхнє незаконне звільнення з роботи...

Дев'ятнадцятого червня відбулась оперативна нарада під головуванням начальника залізниці Михайла Мостового, де розглядали випадки працевлаштування в Ужгородську пасажирську вагонну ділянку громадян за сфальсифікованими документами. Учасники наради одностайно ухвалили позбутися липових провідників, як цього вимагає чинне законодавство. Так і було зроблено. Проте, невдовзі на ім'я начальника Ужгородської пасажирської вагонної ділянки В. Орельського надійшли протести з Ужгородської транспортної прокуратури про незаконність

звільнення із займаних посад Любові Шелемих та Івана Роспопи. А ще один із звільнених – Михайло Тотар – одразу звернувся до суду, ввівши його в оману. У позовній заяві він написав, що взагалі жодного диплома не мав, коли влаштувався на роботу. Хоча у особовій справі Михайла Юрійовича є копія такого документа. Мовою людей "бувалих" це називається "тулити горбатого до стіни".

Професія провідника пов'язана з безпекою руху поїздів. Згідно з нормативними документами, людина без професійно-технічної освіти працювати на цій посаді не може. Якби ці люди намагалися працевлаштуватися без відповідних дипломів, їх би ніхто на залізницю не прийняв. А коли їх звільнили за правопорушення, пов'язане з використанням підроблених документів, транспортна прокуратура, замість того, щоб дбати про безпеку руху поїздів, вносить приписи про незаконність такого звільнення. Хоча ці люди, фактично, здійснили правопорушення, за які у Кримінальному кодексі передбачене покарання. Утім суд вирішить, хто винний у цій справі.

До речі, з компетентних джерел стало відомо, що фальшивий диплом про освіту провідника пасажирського вагона нині коштує більше тисячі доларів. А згідно з кваліфікаційним довідником, щоб стати провідником, потрібно закінчити училище, або залізничну дортехшколу.