

Коли нарешті помудрішаємо?



Із виступу начальника залізниці Михайла МОСТОВОГО на зустрічі керівництва залізниці та дорожньої профспілкової організації з начальниками станцій.

«Були ми з об'їздом на станції Устилуг. Маленька станція, а квітів на території, як у ботанічному саду. А у Заптові – лише кульбаби ростуть... І не соромно начальнику станції?»

«Приїжджасмо на станцію Радивилів. У залі працює прибиральниця. Відро у неї – з-під фарби, ще від будівельників залишилося, швабра зі здорового дерев'яного дрючка і, замість ганчірки, – подерті штани... Згадаймо, в якому році ми живемо?»

Начальник станції – і посада, і покликання

Закінчення. Поч. на 1 стор.

– Ефективна робота залізниці неможлива без компетентних, сумлінних, відповідальних та принципових начальників станцій, які насправді є лідерами в своїх трудових колективах, – зауважив Андрій Сенишин.

Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ порівнює начальників станцій із загальновійськовими керівниками, які очолюють основний перевізний процес.

– Від вас залежить дуже багато, – продовжив Михайло Васильович. – Досвід показав, що такі зустрічі досить ефективні. За результатами попередніх ми розробили план заходів, виконання яких у мене на контролі. Періодично запитую служби про розв'язання цих проблем.

Михайло Мостовий коротко підбив підсумки роботи залізниці за 10 місяців нинішнього року. За цей період простежується тенденція до зростання обсягів перевезень і основних якісних показників, тобто використання рухомого складу. Проаналізувавши роботу основних станцій, Михайло Васильович звернув увагу не лише на показники їхньої роботи, але й на благоустрій території.

Начальники станцій відверто поділилися своїми проблемами та висловили немало пропозицій. На завершення учасники наради ухвалили звернення до представників усіх професій залізниці про підтримку зусиль керівництва галузі, залізниці і профспілки, спрямованих на покращення організації перевізного процесу, створення належних умов для продуктивної праці.

Звіт про цю подію читайте у наступному номері

Перепоховання повинне бути лише обрядом, без будь-яких політичних інтерпретацій

Закінчення. Поч. на 1 стор.

У жовтні цього року заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега за вказівкою начальника залізниці Михайла Мостового займався організаційним супроводом процесу ексгумації та ідентифікації, провів кілька нарад, на яких були визначені невідкладні заходи із перепоховання знайдених людських решток.

Начальник ДТГО «Львівська залізниця» Михайло МОСТОВИЙ:

– Історія наших країв складна та сповнена багатьох сумних і трагічних таємниць. Випадково знайдене на території відокремленого залізничного підрозділу масове поховання зобов'язує нас вирішити це питання відповідно до норм християнської етики і моралі.

Було прийнято рішення про всебічну допомогу розслідуванню причин появи цього поховання, про організацію та забезпечення перепоховання людських решток, виготовлення домовин і належне вшанування пам'яті тих невідомих людей, які тут завершили свій життєвий шлях. На місці, де були виявлені поховання, ми плануємо збудувати капличку.

Крім того, мене турбує ще кілька важливих аспектів цієї проблеми. По-перше, ми хотіли б, щоб усе це було зроблено не поспіхом, але і без недоречних затягувань. Нещодавно мені стало відомо, що міська влада вирішила призначити перепоховання аж на третій квартал наступного року. На мою думку, таке затягування нічим не обумовлене. По-друге, я та мої колеги-залізничники наполягаємо, щоб перепоховання було лише перепохованням, без будь-яких політичних його інтерпретацій. Тим більше, що у нас немає абсолютно точних даних про те, хто був похований у цих невідомих братських могилах. Є лише припущення, які ґрунтуються на деяких архівних документах. Нам добре відомі акторські здібності багатьох осіб у регіональному політикумі й тому зробимо усе, щоб обряд перепоховання не став політичним шоу на безіменних кістках.

Заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир ЧЕРНЕГА:

– Усе, що стосується виявлених масових поховань, є для багатьох посадових осіб тестом на християнську порядність і гуманізм. Залізничники завжди в таких ситуаціях чинили із належною повагою до закону і християнських норм. Виконуючи доручення начальника залізниці, ми організували виготовлення двохсот п'ятдесяти домовин на Львівському заводі залізобетонних виробів та будівельних конструкцій, надали необхідну матеріальну, фінансову та іншу допомогу всім, хто був залуче-



кому це вигідно?

Заступник голови Всеукраїнської організації «Меморіал» Євген ГРИНІВ:



– Можна обґрунтовано припускати, що у цих масових похованнях свого часу закопали тіла людей, які були біженцями зі Сходу України та з території нинішньої Молдови. Імовірно, втікали вони від голоду 1947 року в пошуках кращих умов життя. Залізниця на той час була найдоступнішим видом транспорту, а вокзали – осередком скупчення людей, які прибули здалеку і не мали, де жити. Серед знайдених решток є 22 черепи

дорослих із слідами кульових поранень, на трьох черепках по два кульових отвори. Є і дитячі черепи без ознак вогнепальних чи інших поранень. Встановлено, що стріляли в голову жертвам, які перебували у лежачому положенні. Наша версія така: у ці братські могили скидали осіб, які замерзли, померли від виснаження та простудних захворювань. Імовірно, що частина з них померла у дорозі, і з поїздів були зняті їх мертві тіла. Щодо кульових поранень, то, ймовірно, стріляли в голову тим, хто ще подавав ознаки життя. В архівних документах органів НКВД та обкому компартії йдеться про загальну кількість «локалізованих» таких осіб – близько 900. Не виключено, що на цій території ще є досі не виявлені масові поховання.

Перенесення терміну перепоховання обумовлене двома причинами. Перша – брак необхідної кількості домовин, адже потрібно не 250 домовин, як ми припускали раніше, а 500. Друга – перепоховання – це не приватна справа, і тому в Києві висловлюють думки про те, що збирати багатьох людей на цей захід у холодну пору недоцільно, краще провести перепоховання у теплу пору року. Я пропонував це зробити, наприклад, першого травня.

**Орися ТЕСЛЮК,
Ігор ПАРАЩАК**

Ліцензування: лідирує Львівська магістраль

Залізниця, як будь-який суб'єкт господарювання, працює на підставі ліцензій, які узаконюють і фактично визначають види її діяльності. Кожна з магістралей України має від 15 до 25 таких документів. Питанням правового регулювання та забезпечення відповідності до законодавчих актів у сфері ліцензування на залізничному транспорті був присвячений семінар-нарада, який відбувся у методично-організаційному бюро Львівської залізниці.

Місцем проведення семінару Львів став не випадково, адже наша залізниця була серед перших, хто пройшов шлях ліцензування. «Львівська залізниця не зверталась до провідних організацій для розробки технічних умов. Завдяки своєму центру стандартизації і метрології фактично сама почала їх розробляти, – каже заступник начальника Головного управління розвитку і технічної політики, начальник управління метрології, технічного регулювання та інформації Укрзалізниці Олег ТКАЧЕНКО. – Методом спроб та пошуків вона розробила найкращий пакет документів. Львівська магістраль фактично усунула майже всі проблемні моменти в наданні послуг залізничного транспорту. І досі вона лишається на передових позиціях».

Питання ліцензування на залізничному транспорті ускладнюється значним переліком послуг. У першу чергу, це стосується перевезення пасажирів і народно-господарських вантажів усередині держави та транзитом. Крім того, актуальними є питання отримання ліцензій з інших видів діяльності, наприклад, з водопостачання. З ліцензуванням пов'язана і сертифікація, тому що перевізний процес залежить від безпеки руху, охорони праці та екологічної безпеки нашої держави. Питанням безпеки, зокрема екологічної, учасники семінару приділили особливу увагу.

На семінарі також розглядали проблеми, які виникають під час оформлення, отримання, підготовки, ведення, супроводу ліцензій та відповідних нормативних матеріалів. Змінюється законодавство, вимоги, норми і терміни перегляду нормативних документів, які супроводжують ліцензії.

– Усі магістралі України працюють згідно зі Статутом залізниць України, Правилами перевезення вантажів і Правилами перевезення пасажирів, багажу та пошти, – каже юрист-консульт служби комерційної роботи і маркетингу Львівської залізниці Галина КОЦЕЛКО. – У цих нормативних документах визначено усі послуги, які магістралі мають право і можуть надавати. Проте, на етапі, коли кожна залізниця розробляє технічні умови для себе і має певні проблеми з їх написанням, розробкою та відстоюванням у державних органах, потрібно розробити типові технічні умови, які були б обов'язковими для всіх залізниць України.

Ігор ПАРФЕНЮК

А ЛОКОМОТИВНИЙ ПАРК НЕВБЛАГАННО СТАРІЄ...



Через штормове попередження, оголошене минулої п'ятниці на території Західної України, було вирішено не «знати» локомотивну техніку на огляд-конкурс, який має відбуватися на приміському вокзалі станції Львів, а провести його на місцях. Спеціальні комісії на чолі з працівниками ревізорського апарату оглянули всю техніку в локомотивних депо. Після того, як надійдуть всі акти перевірок, буде остаточно визначено переможців.

Заступник начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК, представники ревізорського апарату та служби локомотивного господарства оглянули електровоз серії ВЛ10 та тепловоз 2М62У локомотивного депо Львів-Захід.

Там за участю начальників локомотивних депо та під керівництвом заступника начальника залізниці Івана Груника відбувся ремонтний з'їзд, на якому йшлося про підготовку тягово-рухомого складу в осінньо-зимовий період. Як розповів начальник служби локомотивного господарства Ігор ВОЙЦІХОВСЬКИЙ, у господарстві є 841 одиниця локомотивної техніки. Комісійному огляду підлягало 749 одиниць, що становить 89 відсотків усього приписного парку тягового рухомого складу залізниці. Цьогоріч під час комісійного огляду незадовільну оцінку отримали 15 локомотивів,

а торік – 17. Середній бал за технічний стан локомотивного парку, порівняно з минулорічним осінньо-зимовим комісійним оглядом, у всіх видах тяги становить 3,6, що на 0,1 бала нижче, ніж торік.

За словами Ігоря Войціховського, причиною такого стану справ є старіння локомотивного парку. Втім, середній бал за протипожежний стан на локомотивах значно зріс, оскільки їх обладнують новими протипожежними засобами і системами.

Під час комісійного огляду увагу звертали, передусім, на санітарний та технічний стан. Особливо – на опалення кабін машиністів. Готуючи техніку до роботи в осінньо-зимовий період, повністю пофарбували кузови тепловозів М62 і 2М62У (16 одиниць), ЧМЕЗ (21 одиниця), електровозів та дизель-поїздів (по 4 одиниці), а також трьох електропоїздів.

Як розповів Ігор Войціховський, на початку комісійного огляду локомотивні депо не були в повному обсязі забезпечені гостродефіцитними матеріалами та запасними частинами. Із зайвлених 166 позицій служба матеріально-технічного постачання задовольнила потреби локомотивних депо тільки щодо 73. «Хоча, порівняно з минулими роками, цьогоріч забезпечення таки краще», – зазначив Ігор Войціховський.

Під час підбиття підсумків незадовільною було визнано роботу локомотивних депо Здолбунів, Чоп та моторвагонного депо Львів. Позитивно відзначили локомотивне депо Львів-Захід та Чернівці. «Готуючись до роботи в осінньо-зимовий період, потрібно забезпечити задовільний санітарний стан і технічну справність локомотивів, бо це, в першу чергу, впливає на безпеку руху. На жаль, деякі керівники депо цього не розуміють», – підсумував Іван Груник.

**Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора**