

І аїøа аџаеó – аеЦа çаđĭá³оїа іеаòа

На гірських дільницях, де колія зивається змійкою, колійників не так просто знайти, як на рівнинних. Тому, за порадою колійного майстра дванадцятого околудку Стрийської дистанції колії Михайла Ігоровича Мечержака (на фото), за орієнтир нам слугував переїзд біля залізничного моста. Того дня на цьому мосту планувалось “вікно” для заміни залізобетонних плит. Крім фахівців МБП №63, до робіт були залучені й бригади колійників. Поки підходила техніка, ми поспілкувалися з Михайлом Ігоровичем. Він розповів нам, що свою роботу на залізниці починав з посади монтера колії, добре знає ціну цій нелегкій праці. Потім закінчив курси бригадирів у Львові. Професійний шлях від монтера колії до колійного майстра дванадцятого околудку Стрийської дистанції колії свого часу пройшов і його батько – Ігор Григорович Мечержак, який зараз на пенсії за станом здоров'я.



Нині у колійників побільшало малої механізації. Проте й проблем вистачає, правда, деякі з них вдалось вирішити.

– Після публікації в газеті “Львівський залізничник” статті “Бригади, яким бракує тепла”, де йшлося про те, що бригади не мають, де зберігати інструмент, та пообідали, – розповідає колійний майстер Михайло Мечержак, – нам виділили приміщення у колишній казармі воєнізованої охорони. Тут є кухня, де люди можуть підігріти їжу. Приміщення для обігріву колійників та для зберігання інструменту є й на 105 км. Завершена реконструкція колишнього приміщення блокпоста на 106 км, де бригада зможе тримати інструмент, пообідати та погрітись взимку.

Колійний майстер розповів також, що зараз нема проблем із забезпеченням колійників спецодягом та спецвзуттям відповідно

до замовлених розмірів. “Рідко коли таке трапляється. У нас є працівник в околудку, що має 46 розмір взуття і йому важко підібрати чоботи, навіть на базарі не завжди може купити. Але все одно знаходимо потрібний розмір”.

– Торік нам поміняли багато шпал, – ділиться добрим новинами колійний майстер дванадцятого околудку Михайло Мечержак. – Працювала на околудку машина важкого типу “Unimat”, яка виправляла колію. Всі 22 кілометри, що є на моєму околудку, були виправлені цією машиною. Подекуди треба ще підтягнути, але вже легше підтримувати колію, ніж це було раніше. Після цього стало менше незадовільних кілометрів, у колійників підвищилась зарплата.

Колійники гірських перегонів із вдячністю говорили про те, що і служба колії, і дистанція надали суттєву допомогу для оздоровлення колії, бо своїми силами поліпшити її стан вони б не змогли. А через незадовільну більшість втрачалась премія. Нині ж після виходу із зими стан колії оцінюється у 200-300 балів, а раніше було – від 1000 до 3000.



Михайло Мечержак із жалем розповідав нам про те, що додається колійникам роботи через те, що з пасажирських поїздів та електричок постійно викидають сміття на залізничне полотно. І роблять це здебільшого вночі.

Попрошавшись із колійниками дванадцятого околудку, ми поїхали далі в гори. У Славську мали нагоду поспілкуватись зі старшим колійним майстром дільниці Сколе-Лавочне Василем Богдановичем Гаврилівим, який недавно призначений на цю посаду. Раніше працював колійним майстром тринадцятого околудку, бригадиром колії на Стрийській розв'язці. Поцікавились, які проблеми є у колійників, що працюють на гірських перегонах.

– Спецодягом та спецвзуттям забезпечені, завершено обладнання приміщення

колишнього блокпоста під пункт обігріву колійників, поставлено кахельну піч, зроблено євроремонт, завезено меблі, є окрема кімната для інструменту, окрема – для майстра та бригадира, підведена вода та електрика, – розповів Василь Богданович.

А на часі – оновлення колії. І господарі гірських перегонів велику надію покладають на програму покращення її технічного стану від Львова до Чопа, якою передбачено модернізацію та різні види ремонту колії, заміну стрілочних переводів, капітальний ремонт переїздів, пасажирських платформ та штучних споруд.

Орися ТЕСЛЮК,
Ігор ПАРАЩАК
Фото Ігоря ПАРАЩАКА

За посвідченням – стрілець, а насправді – “заєць”

Практично кожна кримінальна історія, яким би ідеальним не видавався початковий задум, має неприсмну властивість завершуватися зовсім не так, як хотілося.



І цей випадок також не став винятком. Почалося все доволі банально: до квиткової каси №13 станції Львів підійшов молодик і поцікавився поїздом до станції Знамянка. Коли касир відповіла, що місця є, він подав до віконця службове посвідчення працівника воєнізованої охорони, що давало право на безкоштовний проїзд, та маршрутний лист. Все ніби-то правильно, але в касира виникли певні сумніви щодо достовірності документів. Вона викликала черговий наряд транспортної міліції.

Коли молодого чоловіка привели до лінійного відділення міліції, він добровільно зізнався, що вже тривалий час користується липовим посвідченням та маршрутними листами для проїзду по Україні. Весь цей набір він придбав на одеському Привозі під час службового відрядження у нестановленої особи. За словами Юрія Панькова (ім'я та прізвище змінено), до нього підійшов чоловік у спортивному костюмі та поцікавився, чи не потрібен йому якийсь документ.

Спочатку він від пропозиції відмовився, але все ж наздогнав незнайомця і замовив службове посвідчення стрільця воєнізованої охорони залізниці. Юрій у той час працював у охоронній фірмі, співробітники якої часто супроводжували вантажі по всій Україні. «Продавець» погодився виконати замовлення, але попередив, що на це потрібен певний час. Домовилися зустрітись через тиждень, коли охоронець наступного разу планував

приїхати у відрядження до Одеси.

Через тиждень Паньков передав “народному умільцю” свою фотокартку та анкетні дані. І через півгодини отримав посвідчення працівника воєнізованої охорони станції Знамянка та 10 маршрутних листів форми XV-2. Покупка обійшлася у 100 гривень. Тут же, на Привозі, практичний “стрілець” воєнізованої охорони придбав двосторонню ручку, що дозволяла не лише писати текст, а й виводити його. Це дозволяло по кілька разів використовувати маршрутні листи.

З того часу в Юрія Леонідовича почалося нове життя: якщо раніше для супроводу вантажів треба було купувати залізничний квиток, витрачаючи на це видані гроші, тепер він власноруч заповнював службову форму і прямував до каси. Фінансова звітність за відрядженнями на фірмі “кульгала”, тому версію про відсутність квитків та оплату за проїзд провідникам сприймали нормально. Безтурботне життя тривало майже рік, до 10 травня 2006 року, коли касир станції “Львів” Тетяна Марцин звернула увагу на неправильне заповнення маршрутного листа.

Під час попереднього слідства Юрій Паньков щиро покаявся у скоєному та розповів усе, що пам'ятав про свої “подорожі”. За допомогою автоматизованої інформаційної системи вдалося з'ясувати, що сума збитків, яких завдав залізниці махінатор, становила 617 гривень 4 копійки. Техніко-криміналістична експертиза засвідчила, що печатки на документах були підроблені.

Державне обвинувачення в суді підтримував помічник Львівського міжрайонного транспортного прокурора Руслан Воронка. Він і повідомив редакції, що за скоєння злочину групою осіб за попередньою змовою Юрія Панькова засуджено за частиною 2 статті 358 Кримінального кодексу України до позбавлення волі терміном на один рік. Крім того, він забов'язаний відшкодувати збитки Укрзалізниці та всі судові витрати у сумі 823 грн 86 коп.

Таким чином, збитки махінатора становлять 1340, 9 грн і один рік на роздуми про те, чи варто й далі жити за такими принципами? А “невстановлена особа”, що продала липові документи, так і залишилася невідомою для слідства.

Хто знає, як довго ще тривали б ці мандри, якби не професійна пильність касира Тетяни Марцин. Наголошуємо на цьому тому, що проїзд за допомогою різноманітних службових посвідчень, особливо в поїздах приміського сполучення, – не така вже й рідкість. І часто касирам подають посвідчення невідповідного зразка або відверто «липові». Отже, панове касири, провідники та ревізори, будьте пильні.

Олександр GERШУНЕНКО

“Актуальні проблеми психофізіології на транспорті”

Така тема міжнародної науково-практичної конференції

Цей захід розпочав свою роботу 14 травня у Львові. Ініціатори його проведення – Український науково-дослідний інститут медицини транспорту МОЗ України, його львівська філія та санепідемстанція на Львівській залізниці – збагачені досвідом проведення наукових досліджень і практичного здійснення психофізіологічного забезпечення галузі та мають на меті виробити стратегію удосконалення психофізіологічного відбору на транспорті.

У роботі конференції беруть участь провідні науковці з України, Росії, Латвії та інших держав, які досліджують проблеми фізіології, психології, фізіології праці, медико-психологічні аспекти професійного здоров'я працівників транспорту. Планується розробити міжгалузеву програму з психофізіології та створити асоціацію психофізіологів.

Орися ТЕСЛЮК

Докладно про роботу міжнародної науково-практичної конференції читайте в наступних номерах “Львівського залізничника”.

Вилучений героїн на два мільйони доларів

Другу за розміром партію важких наркотиків за останні 17 років виявили правоохоронні органи. Це сталося 30 квітня о 21 годині 30 хвилин поблизу одного із залізничних переїздів Львова. Там працівники Лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті затримали автомобіль, у якому під час огляду особистих речей одного з пасажирів, мешканця Львівської області, виявили та вилучили 88 грамів героїну. Під час обшуку квартири, яку винаймав затриманий, вилучено ще 17,5 кілограма героїну та пристрій для фасування доз. За цим фактом порушено кримінальну справу. Невдовзі також вдалося затримати групу кур'єрів, які очікували на товар у сусідній Польщі.

За даними правоохоронних органів, на чорному ринку така кількість наркотиків коштує приблизно два мільйони доларів США. Це друга за розміром партія важких наркотиків, що була вилучена правоохоронцями за роки незалежності України. Першу

вагою 46 кілограмів було виявлено та вилучено кілька років тому в Одесі.

За інформацією відділу зв'язків з громадськістю Лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті, наркотики афганського походження потрапили до України з Туреччини. А місцем призначення товару були країни Західної Європи.

У коментарі з приводу затримання найбільшої партії наркотиків на території Західної України начальник Лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті, генерал-майор міліції Василь Рябошапка зазначив, що успішне проведення операції з ліквідації міжнародного наркотичного трафіку відбулося завдяки тісній взаємодії з працівниками Департаменту по боротьбі з незаконним обігом наркотиків МВС України, українським та польським відділеннями Інтерполу з використанням можливостей управління СБУ у Львівській області та обласного ДАІ.

Дмитро ПЕЛИХ