

Рівненський вокзал – “обличчя” Волинського краю

Древнє місто Рівне славиться своєю історією, що розпочалася 725 років тому. Для тих, хто приїжджає сюди потягом, знайомство розпочинається саме із залізничного вокзалу. І пасажир обов'язково зверне увагу на комфорт і затишок: чи можна без проблем придбати квиток, чи є умови для відпочинку? Протягом двох років про все це піклується начальник вокзалу Олександр Мулявка (на фото).



У 1885 році з Баранович до Рівного через Луїнінець і Сарни прокладено першу залізничну лінію, яка розділила Волинський край навпіл. Тодішня споруда Рівненського вокзалу не збереглася – була повністю зруйнована на початку Великої Вітчизняної війни. Сучасний вокзал збудований у 1953 році. Сьогодні він обслуговує до 2,5 тисячі пасажирів щодоби.

Працівники підтримують імідж

У свої 55 років вокзал станції Рівне – охайний, чистий як зовні, так і всередині. Особливо цікавими є розписи на стелі й на стінах вокзалу. Капітального ремонту тут практично не було,



тож працівники разом із начальником сподіваються, що за першої можливості тут розпочнуть ремонтні роботи.

– Своїми силами з мінімальними затратами зробили ремонт у кабінетах для працівників, у квиткових касах,

для касирів обладнали кімнати для прийому їжі, побілили зал очікування пасажирів, – говорить Олександр Мулявка.

– Зайдіть у кімнату відпочинку до касирів приміських кас. Зауважте, як гарно підібрано колір стін! Це все завдяки маляру вокзалу Любові Карлюк, яка зі своїми дизайнерськими здібностями здатна будь-що перетворити на казку, – додає завідувач квиткових кас Світлана Станевич (на фото).

Товариство Київсько-Брестської залізниці у 1873 році завершило будівництво дільниць від Бердичева через Житомир, Заславль, Острів, Рівне і Клевань до Брест-Литовська, а також Київ-Жмеринка з віткою Козятин-Бердичів. А відкриття 24 червня (11 червня) 1873 року останньої дільниці від Кривина до Брест-Литовська вважається датою створення головної лінії Рівненського відділку залізниці – Здолбунів-Рівне-Ківерці-Ковель.

Колектив вокзалу в основному жіночий: зі 103 працівників – 83 жінки, з яких 32 касири. “Специфіка роботи касира вимагає уважності, а жінки у цій справі – відповідальніші. Говорю це з переконанням, бо до того очолював ПТО вагонного депо Здолбунів”, – зізнається Олександр Мулявка.

Колектив – молодий, середній вік працівників – 35 років. Більшість касирів – досвідчені фахівці своєї справи. Світлана Василівна добре знає касирську справу, адже працювала практично у всіх касах. “Яким би ти вправним не був, та без ввічливості і приємної усмішки касиру на цій роботі не обійтись”, – переконана пані Світлана. Про це щоразу й нагадує молодим касирам.

До послуг пасажирів – 13 квиткових кас: каси попереднього продажу квитків, групових замовлень, сервісного обслуговування, міжнародного сполучення, добові та приміські каси. Каси попереднього продажу квитків і групових замовлень розташовані в центрі Рівного.

Касирів Рівненського вокзалу можна назвати універсалами, адже протягом року їм доводиться працювати у різних касах. У роботі касира найважливіше швидко оформити проїзні документи. Коли ж виникають непорозуміння – віднайти потрібні слова і зробити все можливе, аби пасажир отримав квиток.

Комп'ютеризація робочих місць касирів “прийшла” у приміські каси два роки тому і спростила їхню роботу. На видачу квитка тепер касир затрачає лише кілька секунд. У при-



міському сполученні піврічний план із продажу квитків вокзал виконав на 101,5 відсотка (376,5 тис. грн). Тож із приводу добрих показників у приміському сполученні від першого заступника начальника залізниці Богдана Піха усьому колективу вокзалу надійшла подяка. На 104,3 відсотка виконано план із продажу квитків у далекому сполученні. Загалом за 6 місяців цього року послугами вокзалу станції Рівне скористалися 673,9 тисячі пасажирів. Торік їх було на 5 тисяч менше. Дуже популярним серед пасажирів є рейковий автобус Рівне-Львів. У день відправлення квитки на нього купити важко.

Комфортно пасажиру – добре і вокзалу

Через Рівне слідує 15 пар пасажирських і 28 приміських потягів. До столиці України можна доїхати в електропоїздах підвищеної комфортності за 6,5 години, а в касі міжнародного сполучення придбати квитки до Варшави, Познані, Праги, Берліна, Відня.

Нині вокзал пропонує пасажиріві близько 30 платних послуг. Транзитні пасажиріві можуть скористатися кімнатами відпочинку на 37 місць, залом очікування підвищеної комфортності, камерами схову, багажним відділенням та іншим. До речі, попит на кімнати відпочинку зріс через нову платну послугу – попереднє замовлення місць. До послуг пасажирів і пункти харчування, аптека, кіоски, які орендують місце на вокзалі. Користується популярністю серед пасажирів і оформлення проїзних документів у касах сервісного обслуговування. Тільки минулого року тут обслужили близько 30 тисяч пасажирів, дохід від продажу квитків становив 179 тисяч гривень. Загалом піврічний план із платних послуг вокзалу станції Рівне виконано на 118,5 відсотка.

Віднедавна вокзали Здолбунів і Рівне стали окремими підрозділами, хоча не так давно були

одним відокремленим підрозділом. Роз'єднання двох вокзалів, на думку начальника вокзалу станції Рівне Олександра Мулявки та головного інженера Сергія Степаненка, на користь вокзалу. Адже, перебуваючи в Рівному, неможливо “бачити” усе, що відбувається у Здолбуніві.

Історію творять працівники

Начальник вокзалу Олександр Мулявка, розповідаючи про колектив вокзалу, наводить факт – за власним бажанням досі ніхто не звільнявся. Роботу працівники цінують і відповідально до неї ставляться. Можливо, тому, що більшість із них родинами працюють на залізниці, в т.ч. й на Рівненському вокзалі. Є тут династії квиткових касирів – Галина Ціхоцька з донькою Анжеолою Беляковою, Людмила Романовська з донькою Ольгою. Взагалі залізничних династій на вокзалі багато. Це чергова з видачі довідок Ірина Кривіцька та її сестра – ревізор Олена Веремчук, подружжя Корнієнків, Громиків, Кондратюків, Савичів. Працює на вокзалі старший інспектор із кадрів вокзалу Надія Головицька з донькою Мар'яною – касиром квиткових кас, про яку якнайкраще відгукуються і пасажирів, і колеги. А в родині квиткового касира Ірини Шумки на залізниці працюють майже всі – мати, брат, невістка. Це й не дивно, адже частина працівників вокзалу мешкає у місті залізничників Здолбуніві. Започаткував залізничну династію й батько Олександра Мулявки – Гнат Петрович, який чверть століття трудився на залізниці, у вагонному депо Здолбунів працює і дружина пана Олександра Світлана. Тож, маючи стільки залізничних династій, вокзал станції Рівне творить свою історію, яку далі писатиме молоде покоління залізничників.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора

Комфорт сам собою не з'явиться

Офіційні та неофіційні роздуми про умови праці машиніста локомотива

Вже неодноразово порушувалося питання забезпечення комфортних умов праці локомотивних бригад. Адже від облаштування їхніх робочих місць багато в чому залежить рівень втомлюваності та аварійності. Думками про це з редакцією поділився машиніст-інструктор локомотивного депо Львів Ярослав МАЦЬКО.

– Ярослав Івановичу, в чому полягають головні чинники комфортної роботи локомотивних бригад?

– Ні для кого не таємниця, що більша частина тепловозів відслужила термін експлуатації. Адже вони працюють по 25-30 років. Нормальне функціонування техніки залежить від наявності запчастин для ремонту ходової частини та двигуна. Будь-який ремонтник підтвердить, що навіть за умов тривалої ек-

сплуатації тепловозів на них можна працювати цілком нормально. У нашому депо, наприклад, техніка у задовільному стані й здатна виконувати поставлені завдання. Будуть запчастини для її ремонту, люди зроблять все необхідне.

– Від машиністів часто можна чути, що в локомотивах нема елементарних щитків для захисту від сонця.

– Вся справа в тому, чи має конкретний локомотив свого господаря. У нашому депо теж був період, коли це питання стояло на порядку денному, особливо, коли тепловози “ходили по руках”. Після того, як техніку закріпили за локомотивними бригадами, багато що змінилось. Тепер люди самі намагаються привести локомотив до ладу. Наприклад, щиток для захисту від сонця можна виготовити та встановити в майстернях депо. Та й крісло машиніста зашити і зробити для нього спеціальний чохол може будь-яка людина з умілими руками. На кількох наших тепловозах встановлено щитки, зроблені з грубої тканини, що дає змогу регулювати їхню довжину для оптимального захисту від сонця. Адже у сонячну погоду машиніст повинен добре ба-

чити всі сигнали.

– А як із шумом та протягами?

– Вони утворюються через спрацьовані гумові ущільнювачі на вікнах та дверях. Особливо це відчувається у холодну пору року. І тут теж багато що залежить від локомотивної бригади, насамперед, від машиніста. У нас використовують ущільнювачі для балконних вікон. Ще раз повторюся, кожен локомотив повинен мати господаря, який зробить все, аби обладнати своє робоче місце так, щоб нормально працювати на ньому вдень чи вночі, у спеку чи холод.

– Коли в кабінах локомотивів з'являться кондиціонери?

– Наскільки мені відомо, кабіна локомотива не розрахована на встановлення такого обладнання. Зі свого досвіду можу сказати, що температура в кабіні не завжди залежить від тієї, яка є надворі. Влітку це в середньому 30-27 градусів. Я працював у місцевостях, де звичайна температура в тіні – плюс 40. Та навіть за таких умов у кабіні тепловоза під час руху можна цілком нормально працювати.

Коли інтерв'ю було завершено, редакція звернулася до одного з машиністів, щоб почути його думку про проблему. Він погодився порозмовляти лише за умов анонімності:

– Наша робота надзвичайно важка, і річ не лише у великій відповідальності. Проблема в тому, що на залізниці хронічно не вистачає запчастин для ремонту тепловозів, особливо їх ходової частини. Ремонтники, звичайно, стараються, але вони ж не всемогутні. За таких умов до “дрібничок” типу старих ущільнювачів на вікнах і дверях та давно відсутніх вентиляторів у кабінах просто не доходять руки. У результаті в холодну пору року з вікон дмуть протяги, а в дощ у кабіну тече вода. Влітку в кабіні спека, як у бляшанці, тільки під час руху вона трохи охолоджується. Через ті ж спрацьовані ущільнювачі на дверях до кабіни проникає шум із агрегатного відсіку. У холодну пору року в кабіні шум від мотор-вентилятора калорифера обігріву, через нього погано чути радіостанцію.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО