

НАРЕШТІ МИ ПРОРВАЛИ "БЛОКАДУ" ПОВЕНІ...



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Тут можна на власні очі побачити, який об'єм робіт зробили залізничники, аби відновити рух на цій ділянці, – зазначив у розмові з журналістами начальник залізниці Михайло Мостовий. – На відновлення земляного полотна завезено понад 60 тисяч кубометрів інертних матеріалів: щебеня, великогабаритного каменю, різних залізобетонних виробів. Везли ми їх із Рівненщини, оскільки ближче нема великих кар'єрів. Для цього використали спеціальні поїзди, так звані «вертушки» – більше тисячі вагонів. На роботах з ліквідації наслідків стихії на залізниці працювало майже 100 одиниць техніки, п'ять відбудовних поїздів та близько 7000 працівників залізниці.

Відновлення руху на цій ділянці коштувало залізниці 7,6 млн грн., з них частину коштів використано для зміни русла Дністра, ми перемістили русло ріки так, як це було за часів Австро-Угорщини, коли будувалася ця колія.

І справді, тепер ріка протікає не поблизу залізничного насипу, а за 100-150 метрів від нього. Для цього залізничники поглибили русло ріки, а також зі сторони залізничного полотна зробили насип. 1,3 млн грн. коштувала Львівській залізниці робота, яку повинні були виконувати інші державні установи, що

зобов'язані стежити та впорядковувати водне господарство. Щоправда, аби земляне полотно не змило під час наступних можливих паводків, потрібно встановити водопідпирні стінки. Але це дуже дороге задоволення для залізниці. Будівництво такої стінки на відновленому перегоні коштувало б 43 млн грн. Проте це далеко не єдине місце, де є потреба у побудові водопідпирних стін, а усього на залізниці 65 таких місць. Для будівництва таких масштабів потрібна насамперед державна програма і передбачені нею кошти.

Серед причин численних пошкоджень колії Михайло Мостовий назвав надто великі опади та безгосподарність державних установ, які не стежать за руслами рік. Ще однією причиною є несанкціоноване вирубування лісів.

– У нас було багато переливів води через колію, але колія встояла, її не розмило. А там, де русло ріки змінилось і вода майже під кутом 90 градусів годинами «атакувала» ту чи іншу штучну споруду, її, звичайно, зруйнувало, – зазначив начальник залізниці. – І щоб такого більше не повторилося, потрібна відповідна державна програма, яка передбачала б кошти на будівництво підпирних стінок та зміну русел рік. Я вважаю, що легше й дешевше попередити такі розмиви, ніж потім ліквідувати наслідки біди. А вже збитки Львівської залізниці від цієї повені становлять приблизно 200 млн грн., і це ще не остаточна цифра. Для того, щоб відновити всі пошкоджені ділянки та об'єкти залізниці, забезпечивши ритмічний рух поїздів, потрібно приблизно 618 млн грн.

Перший заступник начальника залізниці, керівник штабу з ліквідації наслідків повені Богдан Піх повідомив, що залізниця зуміла швидко відновити рух поїздів на ділянці Старий Самбір–Стрілки лише завдяки тому, що вона є державним підприємством, яке має у своїй структурі всі необхідні служби і матеріали, а тому може оперативно приступити до робіт. Наприклад, кар'єри, які є відокремленими підрозділами залізниці, постачають інертні будівельні матеріали, не чекаючи на тендер,



який може тривати кілька місяців. Сусідні держави, у яких відбулася реорганізація залізничного транспорту, не здатні так швидко відновлювати рух після надзвичайних ситуацій.

Богдан Піх зазначив, що найважче було працювати перші 3-4 дні після повені, коли потрібно було належним чином організувати роботу, визначити оптимальні шляхи ліквідації наслідків паводку. Далі робота будувалася системно: на місці цілодобово працювала техніка та люди.

Колійники відзначають, що працювали з особливим завзяттям, адже розуміли, що зруйновану ділянку колії потрібно швидко відновити. Потрібно прокласти колію для того, щоб вагони з будівельним матеріалом змогли під'їхати якнайближче до місця проведення робіт. А це потребувало неабияких фізичних зусиль, особливо вдень, коли стояла нестерпна спека. Вночі працювати було легше.

– Ми копали ями під опори, робили відкоси, – розповідає екскаваторник будівельного

управління № 1 Василь Будз. – Працювали до 22-23 години. Найважче було вдень. Від сонця кабіна екскаватора нагрівалася так, що всидіти в ній було дуже важко.

– Від щирого серця дякую усім, хто з розумінням поставився до ліквідації наслідків цієї біди, особливо залізничникам, які тут працювали вдень і вночі, – звернувся до залізничників Михайло Мостовий.

Окрім залізничних об'єктів, від повені постраждали і 1290 залізничників у Львівській, Івано-Франківській, Чернівецькій та Закарпатській областях. За словами керівництва залізниці, цим сім'ям уже виплачено по 1000 грн. Їхньому нещастю вирішили зарадити залізничники з усієї України, котрі перераховують кошти на допомогу потерпілим від повені. Зараз сума пожертв становить понад 1 млн грн., і гроші продовжують надходити.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

Кращих оглядачів вагонів визначив конкурс



Минулої п'ятниці у вагонному депо Дрогобич відбувся конкурс професійної майстерності оглядачів вантажних вагонів. Згідно з наказом начальника залізниці, цей конкурс тривав від січня. Перший етап проходив із січня до травня у кожному вагонному депо. Троє найкращих оглядачів вагонів брали участь у наступному етапі.

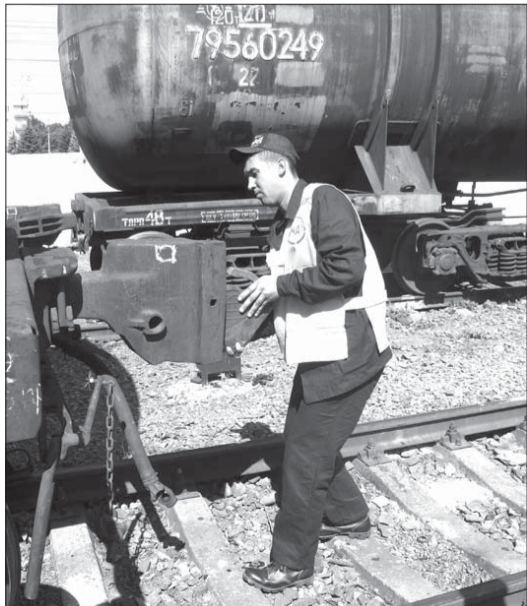
У Дрогобичі свою професійну майстерність представляли 19 учасників із семи вагонних депо. Конкурс оцінював оргкомітет, до складу якого ввійшли представники служби вагонного господарства, дорпрофсожу, апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту. Оцінювання відбувалося за трьома критеріями: теоретичні знання, вміння проводити ремонтні роботи безпосередньо на приймально-відправних коліях, практичні навички у виявленні несправностей у складі поїзда. Під час першого туру конкурсу учасники могли набрати чверть частину від максимальної кількості балів, другого – 15 відсотків, третього – 60 відсотків.

Учасників оцінювали за допомогою програми багатопрофільного тестування, яку зараз активно застосовують на підприємствах залізничного транспорту. Тестування відбувалося за напрямками: охорона праці, пожежна безпека, інструкція із сигналізації на залізницях України, правила технічної експлуатації.

Другий тур – навички з проведення ремонтних робіт – оцінювали за швидкістю складання автотранспортного пристрою. Для того, щоб виявити практичні навички конкур-

сантів під час заключного туру, попередньо підготували чотири вантажних вагони (критий, піввагон, цистерна, хопер-цементовоз), у яких були несправності, що загрожували безпеці руху: відсутній шворінь, злам пружин ресорного підвішування візка, зруйноване торцеве кріплення буксового вузла колісної пари тощо.

Найбільшу кількість балів у теорії та виявленні несправностей під час огляду вагонів набрав Ігор Миколишин із вагонного депо Дрогобич, друге – Володимир Дорош із вагонного депо Клепарів, третє – Михайло Костишин із вагонного депо Коломия. Переможці одержали грамоти та грошові премії. Невдовзі вони представлятимуть Львівську залізницю на третьому – заключному етапі конкурсу.



Дорого коштує "дармова" солярка

Оснащення тепловозів системами контролю за витратами палива "Дельта СУ", здавалося, мали б покласти край такому ганебному явищу, як несанкціонований злив палива. Проте у квітні та липні цього року було зафіксовано низку випадків, коли деякі машиністи та їхні помічники намагалися влаштувати собі "гешефт" на залізничній солярці, зливаючи з локомотивних баків по 300 літрів дизпалива. Та завдяки системі контролю "спритники" залишилися без "прибутку" і без роботи.

Звільнено машиніста тепловоза Литвина В.І., наказ №152/ОС від 05.05.2008 р.; машиніста тепловоза Коцюка П.Я., наказ №159/ОС від 08.05.2008 р.; помічника машиніста тепловоза Ляхмана А.В., наказ №202/ОС від 10.06.2008 р.; машиніста тепловоза Оглобліна Б.С., наказ №258/ОС від 28.07.2008 р.; помічника машиніста тепловоза Лазорка С.В., наказ №259/ОС від 28.07.2008 р.; машиніста тепловоза Гриценка С.О., наказ №264/ОС від 30.07.2008 р.; помічника машиніста тепловоза Криська Р.Л., наказ №265/ОС від 30.07.2008 р.; машиніста тепловоза Гриціва Р.Л., наказ №287/ОС від 06.08.2008 р.; помічника машиніста тепловоза Дзіговського Р.В., наказ №294/ОС від 07.08.2008 р.; Помічника машиніста тепловоза Коцюка З.П. переведено черговим стрілочного поста, наказ №149/ОС від 30.04.2008 р.

Нічна "стрілянина" виявилася салютом

У ніч з 9 на 10 серпня на медпункт станції Красне, мабуть, було вчинено збройний напад. Принаймні так подумали працівники станції, коли почули звук, подібний на постріл з автоматичної зброї. На місце події прибули працівники транспортної міліції, які з'ясували, що металопластикові двері були пошкоджені не автоматичною зброєю, а салютницею.

За словами в.о. начальника станції Красне Олександра Дідуха, поблизу станції на міській території розташовані банкетні зали, де щовихідних відбуваються весілля. Під час однієї з таких забав господарі вирішили потішити гостей салютом, але неправильно встановили салютницю, ракета влучила у двері медпункту. Хулігана не довелося довго шукати. Він наступного дня прийшов сам і відшкодував завдані збитки – встановив нові двері.

Олександр Дідух зазначає, що це не єдиний випадок, коли було завдано шкоди майну станції. Із квітника на території станції викрали рослини, а нічні відвідувачі постійно сміються на території.

Пан Олександр переконаний, що така ситуація склалася через те, що поблизу станції розташовані банкетні зали та бар, відвідувачі яких від надлишку емоцій заходять на територію станції.

Дмитро ПЕЛИХ