

Під час “вікон” кожна



(Продовження. Поч. на 1 стор.)

Цікавимось, як ідуть справи під час модернізації колії на перегоні Золочів-Красне.

— Сьогодні роботи тут закінчуємо, — зауважив Анатолій Кочан (на фото вгорі — крайній ліворуч). — “Вікно” тривало з 21 по 29 квітня. Модернізовано 2,5 км колії: кілометр перегону Золочів-Красне і 1,5 кілометра третьої колії станції Красне. Збережено пліть довжиною 700 метрів. Варто нагадати, що роботи виконані на пасажирському ходу залізниці, де колія була протермінована капітальним ремонтом.

Увечері 29 квітня о 20 годині на перегоні Золочів-Красне було відкрито рух поїздів зі встановленою швидкістю, але це буде потім. Поки що тут працювали і люди, і техніка. Ми спілкувались з колійниками, спостерігали за їхньою роботою і переконувались, що байдужих тут нема: всіх об'єднала спільна праця на якісний кінцевий результат.

Аналогічну картину побачили і на 14-й обвідній колії станції Красне, яка 29 квітня була закрита на капітальний ремонт, а вже наступного дня о 23 годині мала відкритись для руху поїздів. Тут якраз відбувався демонтаж колійної решітки — монтери колії розкручували гайки на рейках, щоб заїхав кран та забрав колійну решітку. Подекуди шпали випадали, бо зігнили. Їх монтери колії підбирали та складали обабіч залізничного полотна.

— Згодом цей непотріб забере дрезна, — пояснював колійний майстер Підзамчівської дистанції колії Володимир Біляш (на фото вгорі — другий зліва), який разом із заступником начальника дистанції Миколою Жовтанецьким організували роботу.

Коли ж кран розібрав дерев'яну решітку, заїхав бульдозер, зробив планування. Укладальний кран покладе решітку, потім — рихтування, заправка щебенем... Словом, тривав капітальний ремонт згідно з технологією. Тут на 1,2 кілометра чотирнадцятої обвідної колії станції Красне оновлену решітку вкладають на залізобетонні шпали та скріплення КПП.

Колійний майстер Володимир Біляш розповів, що після цих робіт його колектив займеться середнім ремонтом колії на дільниці Красне-Задвір'я. “Тож хочемо тут швидше навести лад, щоб вчасно почати роботу в новому місці”, — підсумував нашу розмову, і ми не ризикнули підходити до монтерів колії,



які зосереджено працювали неподалік. Серед кращих, на думку колійного майстра, монтери колії Андрій Кащак, Юрій Береза, Богдан Гурев, які, за словами Володимира Біляша, добре працюють і мають вищі розряди.

— А як щодо скороченого графіка роботи? — поцікавились ми у молодого чоловіка в оранжевому жилеті, не запитуючи його прізвища.

— На вихідні ми йдемо за чергою, — відповів він. — Коли термінова робота, як ото зараз, то розуміємо, що відгуляємо свій вихідний пізніше. Хто ж винен, що економічна криза прийшла?!

Чоловік відніс гнилу шпалу і пішов за другою, а потім на мить зупинився і запропонував: “ Можемо мінеральною водою пригостити — її нам профком виділив безкоштовно”.

Ми подякували, попрощались та поспішили туди, де того дня завершувала роботу на перегоні колійна техніка. Через гуркіт машин непросто було спілкуватись із людьми та й не хотілось відривати їх від роботи, бо, як зазначив один із машиністів, “кожна хвилинка зараз на вагу золота”. А упродовж “вікна” на перегоні Золочів-Красне працював комплекс машин із Львівського центру механізації колійних машин — два колієукладальні крани, машини важкого типу ВПО, ВПР-09, швидкісний планувальник VSP-2000, МКТ — для нарізки кюветів та прибирання забрудненого щебеню, RM-80. Анатолій Степанович зізнався, що йому важко визначити кращих. Адже всі відповідально ставляться до роботи, тому всім вдячний за працю. Адміністрація і профспілка подбали про побутові умови для людей, які працюють на перегоні. Відповідно до наказу начальника залізниці, укладено угоди із закладами харчування, які є поблизу фронту робіт колійників. Тож вони під час довготривалого вікна забезпечені гарячими обідами.

— З погодою нам пощастило, — задоволений Анатолій Степанович — Стояли теплі та сонячні дні. І признається, що в думках він уже на новому 25-добовому вікні, що заплановане на травень на непарній колії перегону Бірки Великі-Максимівка, де належить зробити модернізацію 12,5 км. Передбачено всі старопридатні пліти зберегти, замінити решітку, рейки і так само відкрити перегон зі встановленою швидкістю. Звісно, треба до “вікна” належним чином підготуватися. На базі вже зібрано більшу половину із запланованого обсягу решітки.



У Красному мали нагоду познайомитись зі старшим виконавцем робіт комплексу машин Львівського центру механізації колійних робіт (на фото вгорі — третій зліва) Віктором Тростюком. Випускник механічного факультету Рівненського інституту інженерів водного господарства, він якийсь час працював у колгоспі головним інженером, інженером-технологом на підприємстві. І на 35-му році життя вирішив пов'язати свою професійну долю із залізницею. “Робота важка, але мені до вподоби, тим більше, що я неподалік колії живу і звичний до її ритму”.

Він залюбки представив кращих фахівців колійного комплексу — машиніста ВПР-09 Миколу Стаха, машиніста УСП 2000 — Ігоря Ільківа, машиніста ДКМ-1 Пішту Шимка. Крім того, на перегоні з комплексом машин працює інженер-технолог.

Віктор Тростюк розповідає, що всім подобається вахтовий метод роботи. На останній день вікна прибув його колега — старший виконавець робіт комплексу машин Роман Голояд (на фото вгорі — крайній праворуч).

— Це — нестандартна ситуація, — пояснює Роман Голояд. — Фактично один комплекс машин на двох виконавців робіт, але кінцевий результат також один на всіх...

А як живеться на перегонах працівникам Львівського центру механізації колійних робіт? Нам показали пасажирський вагон, переобладнаний під турний, у якому є салон, кухня, шість житлових купе і так званий кабінет керівників. Облаштувати турний вагон допомогла служба колійного господарства.

— На цьому перегоні щодня миється понад 30 осіб, — розповів механік санітарно-побутового поїзда Володимир Косован. — Заздалегідь повідомляють, о котрій годині прийдуть. Буває, що й о 12-й ночі. Цистерна вміщує 60 тонн води, тож її вистачить на три місяці для тієї кількості людей, яка тут працює, — каже Володимир Васильович. — Коли наш поїзд стояв в Ізові, там милося 130-150 осіб за вечір. То цієї цистерни вистачило на місяць.

На нинішній посаді Володимир Косован тільки рік, раніше багато років працював у рефрижераторному депо Тернопіль, а після його реформування — в рефрижераторній дільниці, тож мало не весь світ об'їздив із рефрижераторною секцією. Нова робота йому теж до вподоби, влаштовує і її вахтовий метод.



До речі, коли ми спілкувались із фахівцями Львівського центру механізації колійних робіт, вони задоволено говорили про роботу санітарно-побутового поїзда і підтвердили пропозицію, почуту нами раніше:

— Прийдеш після роботи брудний і втомлений, а коли приймеш душ, то сил додається. Добре, якби до санітарно-побутового поїзда причепили вагон-ресторан, щоб виконував функції їдальні. І не треба було б укладати угоди з “чужими” кафе.

Можливо, до цієї пропозиції і варто прислухатись, тим більше, що, як зауважив механік санітарно-побутового поїзда, Володимир Косован, є технічна можливість забезпечити вагон-ресторан електроенергією під час роботи на станції чи перегоні.

А нам знову випала нагода поспілкуватись із начальником Львівського центру механізації колійних робіт Анатолієм Кочаном, щоправда, з деякими перервами, бо він щоразу виходив на радіозв'язок із виконавцями робіт.

— Це дуже зручно, адже колись такого зв'язку не було, — каже Анатолій Степанович, який починав свою працю у тодішній колійній машинній станції №126. — Відколи створений Львівський центр механізації колійних робіт, щороку докупувались радіостанції. Зараз можу зв'язатись із 20 працівниками — виконавцями робіт, майстрами, старшими машиністами колійної техніки, складачами поїздів, диспетчером та черговим по станції.

Щойно спілкуючись по радіотелефону зі складачами поїздів, керівник центру дав їм команду сформувати колієрозбірний та колієукладальний поїзди.

Щоразу складачі поїздів, які є у штаті центру, формують так званий господарський поїзд, до складу якого входить колійна техніка, житловий вагон. Після прибуття такого поїзда на перегон, вони ж і формують машини до роботи. Коли ж завершиться “вікно”, збиратимуть господарський поїзд у зворотню дорогу.

У гарячу пору “вікон” Анатолій Степанович приїжджає на перегон дуже рано і повертається додому пізно увечері. Власне о 20-й годині 29 квітня, як і було заплановано, перегон Золочів-Красне та станція Красне були відкриті для руху поїздів зі встановленою швидкістю. А 30 квітня о 23-й годині завершено роботи з капітального ремонту чотирнадцятої обвідної колії станції Красне.

Цього моменту чекали не тільки