

Станція Заболоття: на перехресті економічних шляхів...



(Продовження. Поч. на 1 стор.)

– Така ситуація для нас була непринятною, оскільки це загрожувало безпеці руху та життю людей, – розповідає начальник станції Заболоття Валерій Бедзюк. – Тому по допомогу у вирішенні цієї проблеми ми звернулися до керівництва дирекції й начальника залізниці. І місяць тому ситуація стабілізувалася шляхом встановлення шлагбаумів на всіх під'їзних шляхах до станції. Тепер торговців немає не тільки на коліях, а й у 30-метровій зоні обабіч колій.

Щоправда, тепер виникла ситуація з обслуговуванням пасажиропотоку, адже на станції працює тільки одна квиткова каса і, коли у вівторок білоруський восьмивагонний дизель-поїзд привозить 1,5-2,5 тис. пасажирів, біля каси вишиковується довжелезна черга. Пасажири намагаються взяти квитки на приміські потяги, що прямують назад до

Бреста, а також Ковеля та на поїзди далекого слідування, що прямують у південному напрямку. На ці поїзди білоруси викуповують квитки ще за 45 днів. Якби був ще хоча б один додатковий поїзд, то місячна виручка у нас була б значно більшою за теперішню.

Валерій Бедзюк розповів, що білоруси загалом культурні пасажирів і з ними немає жодних проблем. Ніхто не намагається проїхати "зайцем". Для цього є дві причини: квиток, придбаний на станції Заболоття, у півтора рази дешевший, ніж той, що можна купити у Бресті до Заболоття. А також білоруські поїзди супроводжують працівники міліції і ревізори, які при виявленні безквиткового пасажирів стягують із нього доволі високий штраф.

Строгі закони в Білорусі й відповідне ставлення до роботи залізничників та правоохоронних органів змушують білорусів

поводитися як належить і на території України. Хоча від кореспондентського ока не сховалася пошкоджена огорожа, яку, вочевидь, пошкодили білоруси, намагаючись якнайшвидше закупитися. Станція Заболоття – дерев'яна споруда, побудована ще у 1870 році. З тих далеких часів тут міняли лише підлогу і дах.

Як розповів головний інженер Рівненської дирекції залізничних перевезень Микола Врочинський, керівництво залізниці знає про проблеми станції, а тому найближче завдання – розвантажити пасажиропотік.

– З цією метою передбачено цього року обладнати ще одну касу для продажу квитків, зменшити час проходження митного та прикордонного оглядів, збільшивши пропускну можливість із двох до чотирьох терміналів, – говорить він. – Для зручності підремонтувати станцію, а також побудува-

ти ще два туалети. Але це плани на 2009 рік. Завдання на наступний рік – включити в плани будівництво нового вокзалу, у якому будуть усі умови для пасажирів та обслуговуючого персоналу. Якщо будівництво вокзалу буде затверджено Укрзалізницею, то вже з наступного року ми зможемо розпочати роботи. Планується його зробити до початку Євро-2012. Для цього у нас є готовий проект вокзалу, виготовлений ще 2004 року. Цей вокзальний комплекс подібний до вокзалу в місті Червонограді. Щоправда, тоді його вартість становила 5 млн грн, а зараз становитиме близько 25 млн грн. Проблема полягає тільки в тому, де знайти гроші, оскільки 90 відсотків території вокзалу займають служби, не пов'язані із залізницею.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

На станції Задвір'я введено в експлуатацію нову систему ЕЦ

З 25 по 27 червня на станції Задвір'я працівники дистанції сигналізації і зв'язку ст. Львів ввели в експлуатацію нову систему електричної централізації. Це було зроблено насамперед для підвищення безпеки руху поїздів, збільшення пропускної здатності станції, а також для приведення пристроїв сигналізації і зв'язку до сучасних вимог ПТЕ та інших інструкцій. Відтепер пульт чергового по станції має сучасний вигляд, працювати за яким – одне задоволення.

Одразу після завершення на станції Борщовичі робіт із введення в експлуатацію системи централізації, працівники дистанції перебазувалися на станцію Задвір'я. Бригада спеціалістів у складі електромеханіків Володимира Подвіянюка, Миколи Смика, Михайла Кобилецького, Романа Горбового, Олександра Баранця, Петра Дублянського, Михайла Процька під керівництвом бригадира – старшого електромеханіка Андрія Герасима почали займатися монтажем кабелю польових пристроїв. Під час роботи доводилося змінювати схеми, "підганяючи" їх під стандартні альбоми. Аналізуючи, запропоновані проектом пристрої, дещо довелось помінати. Наприклад, старший електромеханік Юрій Петльований корегував проектну документацію, старший електромеханік Юрій Полячук вносив деякі зміни в схеми, звіряв техдокументацію, а потім займався регулюванням пристроїв СЦБ і перевіркою залежностей. До цих робіт долучилися фахівці дистанції Володимир Ілевич, Леонід Кондуєв, Зеновій Стаськів. Загалом усіма роботами на станції Задвір'я

керував начальник дільниці Підзамче-Красне Михайло Юрса. Головне, що роботи виконали вчасно – у встановлені терміни. А вже впродовж трьох днів – з 25 по 27 червня під час "вікна" проводили переключення із морально застарілої системи централізації і блокування на нову систему.

Своєрідну школу на витривалість у роботі пройшов старший електромеханік Юрій Полячук. Після закінчення у 1998 році Харківської академії залізничного транспорту за спеціальністю "Автоматика, телемеханіка і зв'язок" він чотири роки працював на посту ЕЦ-1 на станції Львів, згодом старшим електромеханіком на станції Підзамче, а з 2003-го року став начальником дільниці Підзамче-Красне. От уже рік як Юрій Полячук трудиться в групі надійності дистанції під керівництвом старшого електромеханіка Зеновія Стаськіва.

"Вперше займався запуском посту ЕЦ на станції Борщовичі. Завдяки своєму наставнику Зеновію Стаськіву набираюся професійної мудрості, – говорить Юрій Полячук. – Біля Зеновія Володимировича працюється впевнено й легко, як у Бога за пазухою. Розумію, що ще потрібно багато чому вчитися в цього професіонала своєї справи. Коли його про щось запитую, він не одразу все викладає, як потрібно зробити, а каже: "Маєш книжку, сядь і почитай, спокійно розберися, що й до чого". Тоді, вислухавши мої думки, скеровує мене, так би мовити, на правильну стежину. Вперше займався такою роботою на станції Борщовичі, тож, зрозуміло, було чимало труднощів, як у будь-якій новій справі. Тому, працюючи на



станції Задвір'я, вже сміливіше брався за роботу. Розумію, що потрібно багато працювати, аби здобути довід у роботі СЦБіста".

Серед молодих перспективних спеціалістів автоматики – електромеханік Володимир Ілевич, якому довелось попрацювати на кількох об'єктах, пройшовши добру школу навчання під час регулювання і налагодки пристроїв СЦБ на станціях Борщовичі й Задвір'я.

Із 27 червня чергова по станції Задвір'я працює за новим пультом чергового, а СЦБісти дистанції сигналізації і зв'язку доводять свою роботу до досконалого вигляду, слідкуючи, аби не було пошкоджень, аби дотримувалась безпека руху поїздів.

Свою лепту в роботу на станції Задвір'я внесла й дорожня лабораторія автоматики,

телемеханіки та зв'язку залізниці на чолі з тодішнім її начальником Олегом Ганцем.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

На фото: (зліва направо) начальник станції Задвір'я Роман Миц, головний інженер Львівської дирекції залізничних перевезень Володимир Жемела, голова ради ветеранів Львівської дирекції Григорій Болкун, ревізор Львівської дирекції Василь Бик, начальник дільниці Підзамче-Красне дистанції сигналізації і зв'язку ст. Львів (ШЧ-1) Михайло Юрса, старший електромеханік ШЧ-1 Юрій Полячук, старший електромеханік ШЧ-1 Валерій Ромака, заступник начальника ШЧ-1 з автоматики Богдан Серафим, головний інженер служби сигналізації і зв'язку

Степан Мілян.
Фото Андрія ГАСЮКА