

# Таких умов у колійників ще не було...

Аби добре підготуватися до роботи в осінньо-зимовий період, Львівська залізниця почала комплекс підготовчих заходів ще навесні. Особлива увага – пунктам обігріву для колійників. Минулого тижня один із таких об'єктів було здано в експлуатацію після капітального ремонту у Володимир-Волинському. Це перший пункт обігріву на залізниці, де передбачені всі умови для працівників колійного господарства.

І дійсно, пункт обігріву вражає чистотою території, охайним будинком, біля якого висаджено квітник, споруджено невеликий фонтан. Згодом на частині території колійники планують закласти фруктовий сад.



Показуючи своє господарство, начальник третьої виробничої дільниці Ковельської дистанції колії Віталій

Кавун зазначив, що такий пункт обігріву, де передбачені всі умови для залізничників, наразі є тільки у Володимир-Волинському. Тут справді є чим пишатися, адже у розбудованому пункті обігріву передбачені не тільки кімнати обігріву, прийому їжі, зала засідань, роздягальня, сушка для спецодягу і спецвзуття, душові кабінки, а є на-

віть сауна з невеликим басейном та робочі кабінети для бригадира, майстра і начальника дільниці. Усі кабінети обладнано новими меблями, придбано холодильник, мікрохвильову піч, електрочайник та посуд.

За словами Віталія Кавуна, за часів СРСР ця будівля використовувалася, як майстерня. Пізніше майстерня припинила своє існування і в споруді було обладнано лише два робочих кабінети. Але цього року, починаючи з травня, працівники Управління будівельно-монтажних робіт №3 переобладнали споруду під потреби колійників.



– Це дуже добрий пункт обігріву, – продовжив начальник Ковельської дистанції колії Віктор Стужук. – Тут

зроблено євроремонт. Не знаю, чи мають такі ж умови побуту залізничники у європейських країнах. Звичайно, це тільки початок, але ми повинні прагнути, щоб на залізниці такими були більшість пунктів обігріву. Приємно, що керівництво залізниці й Укрзалізниця звернуло увагу на потреби залізничників робітничих професій і облаштувало подібні пункти обігріву.

На оглядинах нового пунк-

ту обігріву для колійників у Володимир-Волинському минулого тижня побував начальник Головного управління колійного господарства Укрзалізниця Юзеф Тулей. Він зазначив, що такі умови повинні бути створені для всіх колійників Укрзалізниця.



– Цей пункт обігріву, а точніше цілий побутовий комплекс, заслугове на найвищу оцінку. Таких умов у колійників не

було за всю історію існування господарства, – сказав Юзеф Тулей після огляду нової санітарно-побутової споруди для колійників. – Нині такі вимоги облаштування ставляться до всіх пунктів обігріву. 2009 рік став знаковим у цьому плані, адже Укрзалізниця прийняла цільову програму створення належних умов для людей, які працюють на перегонах. На облаштування сучасних пунктів обігріву загалом по Укрзалізниця цього року заплановано скерувати 24 млн грн. На всіх залізницях за ці кошти різними видами ремонту охоплено 132 пункти обігріву. На сьогодні ця робота виконана на 70 відсотків. Це – програма не одного року. На наступний рік також будуть передбачені кошти на оновлення пунктів обігріву, таким чином, галузь піклу-



ватиметься про людей, які цілорічно працюють під відкритим небом за будь-яких погодних умов.

Після цього Юзеф Тулей поспілкувався із монтерами колії, вислухав їхні пропозиції щодо покращення роботи.

За коментарем про стан справ на залізниці з підготовки пунктів обігріву ми звернулися до заступника начальника залізниці з колії Володимира Харлана.



– У службі колії 496 пунктів обігріву, – розповів Володимир Іванович. – Всі вони в робочому стані, але якщо порівнювати їх із пунктом обігріву у Володимир-Волинському, то усі дещо поступаються за комфортом та оснащенням. За три попередні роки ми капітально відремонтували, обладнали сучасними меб-

лями та побутовою технікою 57 пунктів обігріву. Це було зроблено ще до запровадження цільової програми Укрзалізниця.

Почали ми їх оновлювати під час модернізації дільниці Львів-Здолбунів. Зараз, не дивлячись на кризу, залізниця щороку на ці потреби виділяє все більше коштів. Якщо у 2007 році було відремонтовано близько 30 пунктів обігріву, у 2008-му – майже 60 пунктів, то цього року заплановано охопити 82 об'єкти різними видами ремонту, з них 16 подібних до того, що у Володимир-Волинському. Але ми плануємо відремонтувати на найвищому рівні не 16, а 20 об'єктів. Для цього знаходимо додаткові джерела фінансування. Сума витрачених коштів становитиме не 4 млн грн., як затверджено Укрзалізницею, а близько 6,5 млн грн.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

## Візитні картки тернопільського пасажирського



У трудовій біографії колективу тернопільського пасажирського вагонного депо було чимало подій і досягнень, що характеризуються містким поняттям – вперше на залізниці.

– У роботі нашого депо дійсно було чимало такого, що робилося вперше на залізниці, – розповідає заступник начальника депо із ремонту Арсентій Коберський. – Якщо коротко, то це виготовлення шести пожежних поїздів, поливальних поїздів для служби колії (сьогодні поливальні поїзди навіть запрошують для роботи на сусідніх залізницях), відбудовних поїздів та першого в Україні санітарно-побутового поїзда. Вирішено



проблему ремонту відбудовних поїздів. Крім того, ми маємо всі документи і дозволи на ремонт кранів вантажопідйомністю до 120 тонн.

Сьогодні у нас на ремонті два укладальні крани з Донецької залізниці і один – з Південної. До кінця року планується відремонтувати ще три крани з Одеської залізниці. Це дуже складна техніка, довгий час вона взагалі не ремонтувалася. Для проведення всіх відповідальних робіт зваривальники депо пройшли навчання в спеціалізованих навчальних закладах, у т. ч. і в інституті Патона в Києві, мають відповідні допуски та сертифікати. Сьогодні

для виконання таких робіт необхідні лише матеріали та чітко поставлене завдання.

– Окремо варто розповісти про роботу з відновлення дизель-поїзда, який нещодавно вийшов із воріт депо і вже обслуговує пасажирів приміського сполучення на Тернопільщині,



– продовжує розмову начальник депо Іван Трохимович Іванов. – Проблема в тому, що наші “дизелі” дійшли до такого стану, коли перевозити людей нема чим. Саме тому виникла ідея, спробувати виконати таку роботу власними силами. Ремонт був капітальним, тому двигуни і колісні пари ставили нові, все інше (візки, ходова і гальмівна частини) – відновлювалися силами депо. Для розбірки-збірки візків були виготовлені спеціальні пристосування.

Спочатку виникло безліч проблем. По-перше, треба було зробити дуже якісний ремонт поїзда. Адже наші люди заслуговують на те, щоб їздити в комфортних умовах. Тому було вирішено поставити нові сучасні сидіння й відмовитися від дермантину, який буквально після кожної поїздки треба латати і зашивати. Їх було виготовлено в Стрию. У вікна дизель-поїзда встановлено склопакети, що не лише покращило загальний дизайн, а й забезпечило хорошу теплоізоляцію. Поїзд пофарбовано якісною німецькою фарбою, з якої можна змити навіть графіті. При цьому поверхня фарби не пошкоджується. Керівництво залізниці виділило для цього необхідні кошти, адже такі витрати себе виправдовують.

– Під час ремонту кузови пасажирських вагонів повністю очищали від старої фарби та іржі, ремонтували і фарбували, – розповідає заступник начальника депо

з ремонту Арсентій Коберський. – Всі матеріали, використані в ремонті, відповідним чином сертифіковані. А це означає, що і фанера, і лінолеум у нових вагонах не горять та не виділяють при високих температурах отруйних газів. Внутрішні стіни оброблено новим пластиком, відновлено всі світильники. При цьому ми відмовилися від темних кольорів, щоб все у вагонах мало естетичний вигляд.

– Сьогодні в депо працює на ремонті 350 осіб, – підсумовує начальник депо. – Є ще дуже цікавий експериментальний цех, який виготовляє нестандартне обладнання і різноманітні стенди. Колектив цього цеху першим в Україні запровадив у дію комплекс із ремонту автоконтрольного обладнання пасажирських вагонів – це гальмівні прилади пасажирських вагонів. Тут все комп'ютеризовано, що виключає вплив людського фактора на процес контролю. Після проведення тесту комп'ютер роздруковує інформацію про справність або несправність вузла. Основні стенди було закуплено в Росії, а все інше обладнання розроблено раціоналізаторами депо. Ремонт різноманітної колісної техніки, що практично іржавіла “під парканом”, ремонт підйомних кранів, виготовлення численних стендів для контролю гальмівного обладнання пасажирських вагонів, тепер до цього переліку додався ще й дизель-поїзд. І є надія, що, завдяки постійному творчому пошуку і працьовитим рукам, наш колектив ніколи не залишиться без роботи. Вже сьогодні уточнюється кількість заявок на ремонт дизель-поїздів. А значить, наші ремонтники і надалі будуть отримувати стабільну зарплату.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
На фото: майстер візкового цеху Михайло Луцик (крайній ліворуч) ставить завдання бригаді слюсарів-ремонтників.