

# ЗАПАС МІЦНОСТІ – НА СТО ЛІТ

Мости, як і люди, мають свій вік та свою історію. Споруджений у 1905 році під час прокладання залізниці в напрямку Самбір-Ужгород міст на 130+886 км перегону Явора-Турка навіть не дожив до свого століття – був зруйнований під час Другої світової війни. І тільки у 1952 році його відбудували. Щоправда, відновлювали із застосуванням гравію, а бетон на гравії не має довговічної міцності та морозостійкості і швидше руйнується. Незважаючи на планові та попереджувальні ремонти, були розморожені ділянки на консолях, баластне корито, тож із часом міст набув статусу дефектного.



Оскільки міст, про який іде мова, є непростю інженерною спорудою, що складається із 26 залізобетонних будов та однієї металевої будови, то було сплановано поетапну заміну прогонів: всі неможливо зібрати одразу, адже довжина прогонів від 11 до 14 метрів при загальній довжині моста 349,38 метра, – розповідає головний інженер мостобудівельного поїзда №61 Костянтин Ішук. – Десять прогонових будов дещо раніше замінили спеціалісти ВАТ «Київмостобуд», а торік та позаторік цією роботою займалися фахівці мостобудівельного поїзда №61.

Перебудова моста здійснювалась із використанням крана ГЕПК-130 Київського акціонерного товариства «Мостобуд». Залізобетонні прогонові будови виготовляв Львівський завод залізобетонних конструкцій, а металеві конструкції – Львівський експериментальний завод.

– Технологічне «вікно» для заміни на мості останнього металевого прогону, який був виготовлений на Воронежському заводі мостобудівельних конструкцій, почалось о 6 годині ранку 27 жовтня і мало тривати до 1:30 ночі 2 листопада, – продовжує свою розповідь Костянтин Ішук, який був відповідальним за виконання робіт. – Але впералися на шість з половиною годин швидше, тобто роботи завершили 1 листопада о 19 годині вечора. Це

нормально, хоча розглядалися різні випадки, які могли вплинути на хід робіт. Для прикладу, у першу добу лив дощ із невеличкими перервами. Коли випогодилося, здійнявся вітер, що теж впливало на хід робіт. Проте належна підготовка, чітко налагоджена праця і висока відповідальність людей сприяли достроковому завершенню завдання із заміни останньої прогонової будови моста.

Основні роботи виконували фахівці МБП №61, крім того, були задіяні працівники Самбірських дистанцій колії та електропостачання, Львівської дистанції сигналізації та зв'язку, працівники станції Турка, локомотивники, які відповідно до розробленої технології виконували властиві їм функції.

Мостобудівельники працювали у дві зміни під керівництвом виконробів Михайла Гошовського та Михайла Лабецького, які розповіли нам, що добре справлялись зі своїми обов'язками монтажники Володимир Коваль, Степан Смичик, Михайло Федак, Петро Копитчак, Ярослав Горбатий, Микола Копитчак, Михайло Лукаш, яким доводилось виконувати нелегку роботу – рубати залізобетон. Електрозварювальники розрізали арматуру. Найкраще справлявся з цією роботою електрозварювальник Михайло Гошовський. Не підводили і машиніст компресора Юрій Цап та машиніст залізничного крана Михайло Ковальчин.

– Зважаючи на те, що кран ГЕПК-130 піднімає 130 тонн, а маса прогонової будови 160 тонн, окрім того, вона негабаритна, тож потрібно було її розчленувати, привезти на станцію і вивантажити. Все це ускладнювало



демонтаж старого прогону, – наголошує головний інженер мостобудівельного поїзда №61 Костянтин Ішук. – Розчленовували прогонову будову вздовж по осі колії на три частини. Окрім того, середню частину довелося зміцнити металевим пакетом, бо арматура була розташована поперек осі колії і під натягом тросів могла тріснути. А вже далі свою роботу виконував кран ГЕПК-130, яким керував Анатолій Писарук та п'ятеро його підлеглих.

Дещо простіше було встановити на мості нову металеву будову, адже вона, хоча й не поступається за шириною старій, але в чотири рази легша, тож кран взяв її за один прохід, застропив і провів до місця установки.

Керівник робіт під час заміни на мосту останнього металевого прогону Костянтин Ішук залюбки розповідав про переваги крана ГЕПК-130, який може працювати під контактною мережею, а також легко бере і транспортує прогонову будову до місця установки і ставить її в проектне положення. До речі, такий кран – єдиний в Україні. Костянтин Ішук позитивно відгукнувся про роботу фахівців мостобудівельного поїзда №61, зауваживши, що і самбірські колійники, які демонтували колію та уклали її, а також на шляху слідування крана виводили колію на нульовий рівень (по кривій кран не може проходити, коли є перевищення зовнішньої рейки), працювали відмінно. Добре зарекомендували себе і самбірські енергетики – вони успішно демонтували контактну мережу та відновили її після завершення «вікна».

Розповідаючи про хід заміни прогонової будови, Костянтин Ішук нагадав також, що для того, аби доставити новий металевий прогін до місця призначення, треба було демонтувати два світлофори, а потім знову їх відновити, тож схвально відгукнувся і про працівників Львівської дистанції сигналізації та зв'язку, які були задіяні на «вікні».

Фахівці вважають, що «життя» моста продовжено на 100 років. Всі прогонові будови – нові, опори залишились старі, але вони в доброму стані. Щоправда, є положення про

планові попереджувальні ремонти, у якому до різних конструкцій – різні вимоги.

– З досвіду знаю, – каже Костянтин Павлович, – що металеві конструкції дуже надійні, адже зараз використовується легирована сталь. При відповідній експлуатації, бо міст потребує догляду, потрібно його очищати, міняти баласт, житиме він не менше, ніж сто років.

Костянтин Ішук, який майже чверть віку трудиться в МБП №61, згадує, що колись доводилось виконувати значно більший обсяг роботи. У цьому році це, власне, перша капітально встановлена прогонова будова. Окрім того, виконали капітальний ремонт понад 50 метрів пішохідного моста, який веде з головного вокзалу на Левандівку: замінили три опори і три прогоони. Аналогічні роботи виконані в Лужанах. До кінця року передбачено закінчити капітальний ремонт двох мостів на дільницях Львів-Жовква та Коломия-Чернівці. Загалом у цьому році буде завершено роботи на десяти об'єктах.

Окрім того, є об'єкти, роботи на яких завершаться у наступному році. Зокрема, віадук на 166 км дільниці Сянки-Ужгород – там висота опор сорок метрів. І робота складна.

Коли матеріал був готовий до друку, головний інженер мостобудівельного поїзда №61 Костянтин Ішук уже працював на новому «вікні».

Традиційно на «вікна» виїжджають також інші посадові особи – заступник начальника служби колії-начальник відділу інженерних споруд Ігор Юник, начальник МБП №61 Володимир Гребінь. До речі, Володимир Андрійович на кожен об'єкт бере з собою фотоапарат, щоб зафіксувати для історії нелегкі трудові будні мостобудівельників. Кілька фотографій, зроблених під час заміни останньої прогонової будови на мосту при в'їзді в місто Турка, редакція додає до цієї публікації і дякує Володимирі Андрійовичу за надані фотодіюстрації.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА  
та Володимира ГРЕБІНЯ