

У спеку – прохолодний душ, у холоди й дощі – тепло і зручність...

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Але знаючи специфіку роботи колійних бригад, зокрема те, що на “вікнах” переважно задіяно від 60 до 120 осіб на різних дирекціях залізниці, потреби у ще одному такому великому поїзді немає. Тому на прохання керівництва залізниці та дорпрофсожу, які постійно опікуються залізничниками робітничих професій, ми виготовили проектну документацію санітарно-побутового поїзда, який кардинально відрізняється від свого попередника. У ньому збережено всі зручності, але складається він лише з двох вагонів. Виготовили його за два місяці, і зараз приступаємо до виготовлення ще одного такого поїзда.

У рефрижераторному вагоні нового санітарно-побутового поїзда сплановано службове купе для персоналу, санвузол та кухню, а для колійників роздягальню, душову та сушарку. У вагоні встановлено два бойлери загальним об'ємом 1000 літрів з температурою нагрівання води до 80 градусів.

Можна тільки подивуватися, як терноплянам вдалося все це поєднати в одному вагоні. До речі, у цьому автономному поїзді на кухні передбачене не тільки місце для електричної плити, але й є проектна документація на встановлення газової плити, яка працюватиме від газового балона. Для цього навіть витяжку встановлено. Щоправда, для встановлення цього обладнання потрібен дозвіл відповідних служб.

У душових кабінках одночасно можуть приймати душ 12 осіб. Роздягальня передбачена на 15 осіб, а сушарка розрахована на 50-60 комплектів спецодягу та спецвзуття, яке при температурі 40-45 градусів зможе душе швидко висохнути. Для встановлення живлення та цистерн для питної та відпрацьованої води деповчани використали платформу. На ній і було встановлено приміщення з двома генераторними установками загальною потужністю 36 кВт та дві ємності 18 метрів кубічних кожна. Так, з двох вагонів вдалося за короткий термін зробити автономний поїзд із подачею холодної та гарячої води, відкачуванням відпрацьованої води в окрему ємність і з можливістю на станції зливати її у каналізацію та системою вентиляції. Вартість виготовлення поїзда 850-880 тисяч гривень. Але, якби такий поїзд довелося робити в заводських умовах, його вартість була б у декілька разів вищою. За цей поїзд дійсно хочеться подякувати винахідникам, керівному складу депо, інженерам, технологам, майстрам, слюсарям, зварувальникам,

електрикам та іншим деповчанам, які брали активну участь у його виготовленні.

Як розповів головний технолог депо Богдан Домчак, на зниження ціни поїзда значним чином вплинуло те, що практично все внутрішнє обладнання виготовлено у цехах підприємства, або надійшло із залізниці.

– Всі склопластикові вироби відлиті в наших цехах, – говорить Богдан Домчак. – Навіть ванни в душових кабінках ми самі виготовляли. Також усі столярні вироби ми виготовили самі. Роздягальню обшили дерев'яною вагонкою. Для цього закупили дерево ясена у дистанції захисних лісонасаджень, висушили деревину і просякли її стійкою до загоряння речовиною. Прилади контролю, керування та система освітлення також використані із рефрижераторного рухомого складу. Якщо закуповувати, наприклад, сучасні ліхтарі, то за один довелось б платити не менше 150 гривень. Якраз ці дрібнички і формують остаточну вартість поїзда.

Як розповіли в депо, виготовленню поїзда у рекордно швидкі терміни сприяло розуміння, що колійникам цей поїзд потрібен уже зараз, коли у них найбільші обсяги робіт і температура повітря в тіні перевищує 30 градусів. Був належний контроль керівництва залізниці за надходженням матеріалів. Та й роботу над поїздом начальник депо Валерій Посвалюк розділив належним чином, наприклад, за платформу з дизель-електростанцією відповідав в.о. головного інженера Олег Гринчук, за переобладнання рефвагона на побутовий вагон – заступник депо з ремонту Арсеній Коберський, за роздягальню та сушарку – майстер столярного цеху, тобто кожен мав свою ділянку роботи і не залежав від інших працівників.

До речі, у Тернополі ми зустріли й інженера колійної машинної станції №198 Валерія Бобика. Саме для цього підрозділу призначається компактний санітарно-побутовий поїзд.

– Я приїхав приймати санітарно-побутовий поїзд для працівників нашого підприємства і задоволений якістю та інженерною думкою щодо його створення, – говорить Валерій Бобик. – Мені подобається, як поїзд зроблений не тільки ззовні, але й всередині. Колійники, які важко працюють, оцінять його належним чином і будуть вдячні тернопільчанам. Тепер на перегонах буде легше працювати, адже можна буде помитися або просто освіжитися, посушити одяг. На перегоні



– як у полі, нема де сховатися ні від спеки, ні від дощу. Та й ніколи ховатися, бо потрібно вчасно виконати значні обсяги робіт. На перегонах одночасно працює приблизно 100 осіб і для них потужностей цього поїзда цілком вистачить. За одну годину всі колійники зможуть прийняти душ. Це значно покращить ефективність праці. Щоправда, зараз у нас завдання №1 – знайти обслуговуючий персонал, який розумівся б на системі рефрижераторних вагонів. Потрібно, щоб поїзд мав господаря. За 40 років, відколи я працюю на залізниці, могу з упевненістю сказати, що це – незрівнянні умови, і колійники на них заслужили. Своєю працею ми віддячимо тернопільському колективу за те, що вони дбають про простих робітників.

Головний технічний інспектор праці Ради профспілки на Львівській залізниці Богдан Нечай розповів, що дорожній комітет профспілки постійно дбає про покращення умов праці залізничників, особливо працівників служби колії, які працюють у важких умовах.

– Колійники з-поміж інших залізничників працюють у найважчих умовах, – зауважив Богдан Нечай. – Вони виконують значні обсяги робіт із капітальних ремонтів та модернізації колії. І їм, як нікому іншому, потрібно покращувати умови праці і відпо-

чинку. З цією метою було створено у 2008 році перший санітарно-побутовий поїзд, а у липні цього року – другий. І це тільки початок. Завдяки таким умовам праця колійників буде менш важкою, а її ефективність підвищиться. Єдине, на чому хочеться наголосити, – щоб колійники шанували цей поїзд.

Утім, на думку редакції, на базі пасажирського вагонного депо Тернопіль можна було б також виготовити санітарно-побутовий потяг із спальними вагонами, щоб це був уже єдиний комплексний потяг, обладнаний кондиціонерами. Адже влітку під сонцем вагони так нагріваються, що спати в них неможливо. За ніч вони практично не охолоджуються. Кондиціонування повітря в межах 25 градусів зробить перебування у вагоні комфортним, і людина зможе повноцінно відпочити. Кондиціонування повітря могло б здійснюватися від дизель-генераторної установки. Хоча для цієї справи можна взяти, наприклад, вагони-ресторани, яких на залізниці чимало. Вони обладнані кондиціонерами, але багато з них не курсує, і в оренду, як показав час, здати їх доволі важко. Вважаємо, що такі умови праці полегшать роботу монтерів колії, і робота колійника стане більш престижною.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

