

Міст служитиме ще довго

Під час 72-годинного “вікна” фахівці мостобудівельного поїзда №61 виконали капітальний ремонт моста на перегоні Ставне-Жорнава

(Закінчення. Поч на 1 стор.)

Начальник мостобудівельного поїзда №61 Костянтин Іщук із знанням справи розповідав і про міст, який оновлюють його підлегли, і про Волосянківську виробничу дільницю мостобудівельного поїзда №61, засновану понад 30 років тому, коли був великий зсув ґрунту на колію. Межі обслуговування дільниці загалом більше 130 км – від Явори майже до Ужгорода. Її фахівці збудували тут два нових тунелі довжиною 907 і 600 метрів, 12 нових труб. Щоправда, зараз тут залишилось небагато залізничників, які будували ці тунелі: більшість пішли на пенсію. Теперішні фахівці Волосянківської виробничої дільниці займаються ремонтом тунелів та мостів. Коли ж виникає необхідність, їм на допомогу приїжджають фахівці з інших дільниць, зокрема до капітального ремонту моста залучені працівники Львівської дільниці.

Така обізнаність про Волосянківську виробничу дільницю не випадкова, адже колись Костянтин Павлович Іщук і сам трудився тут, і знає її особливості не заочно, що дільниця належить до складних: має багато кривих, великі ухили, високі опори на мостах і віадуках, багато штучних споруд.

– Частина наших працівників, у тому числі й із Волосянківської виробничої дільниці, поїхала на Одеську залізницю виконувати реконструкцію моста, – зауважує Костянтин Павлович. – Там дуже цікава робота з краном ГПК-130. У середині вересня плануємо встановлювати на мості металеві прогони. Зараз замовляємо “вікно”. Там, до речі, такий же рельєф, як у Карпатах, є каньон – висота опори біля 40 метрів, ферма моста 55 метрів. Треба зібрати і поставити два прогони по 33 метри і два залізобетонних прогони по 9,20 метра. Наші фахівці уже другий місяць працюють на Одеській залізниці.

На якусь мить Костянтин Павлович за-

мовкає, спостерігаючи як стріла потужного крана легко піднімає і доставляє до потрібного місця на мосту важкі залізобетонні конструкції. Власне керівник знає, що організація робіт чітко налагоджена й усі нюанси тримають на контролі відповідальний за об’єкт головний інженер мостобудівельного поїзда №61 Павло Процик та старший виконроб Львівської виробничої дільниці Михайло Гошовський. Костянтин Павлович розповів, що на цьому невеликому довжиною 12,75 метра мосту, що на 189 км, де зараз триває капітальний ремонт, прогону будова, яка була відновлена після війни, стала непридатною через дефекти гідроізоляції, розморожені залізобетонні консолі, завищений баласт. Але опори моста достатньо міцні та надійні, незважаючи на те, що їм понад сто років.

Загалом до капітального ремонту моста залучено 48 працівників мостобудівельного поїзда №61. Крім того, на початок робіт і на їх завершенні задіяні фахівці Ужгородських дистанцій електропостачання та колії. Як і належить, спочатку енергетики демонтували контактну мережу, колійники розібрали колію на мості, встановили рубки з обох сторін для крана. А фахівці МБП №61 розробили баласт, розчленили стару негабаритну прогонову будову та, завантаживши на платформу, відправили на станцію Ставне. Після цього розробили бетонну кладку існуючих опор, підготували із цементно-піщаної суміші подушки, на які ляжуть залізобетонні блоки, – як основа для встановлення двох балок прогонових будов довжиною 9,75 метра, які були виготовлені на Львівському заводі залізобетонних конструкцій.

Поки монтажники мостобудівельного поїзда монтували залізобетонні блоки та балки прогонових будов у проектне положення, підїхали колійники. Тепер вони на цьому залізобетонному кориті відповідно до технології відновлюватимуть залізнич-

не полотно...

Словом, все йшло за графіком. Ніхто не скаржився на спеку, дарма що всі фахівці мостобудівельного поїзда №61 працювали в касках: коли нагадає про себе справа – у термосах джерельна питна вода. Харчуються залізничники у невеликому кафе у Ставному. Частина людей, які приїхали зі Львова, ночують на станції Ставне в турному вагоні, інші – у санітарно-побутовому блоці Волосянківської виробничої дільниці в селі Волосянка.

У розпорядженні мостобудівельників була відповідна техніка, що залучена із різних залізничних підприємств – 125-тонний кран ЕДК-1000, крани КДС-163, СМК-101, екскаватор АТЕК, самоскид МА3 і бортові автомобілі, два компресори, думпкарна вертушка.

– Нештатних ситуацій не виникало, адже до кожної роботи на об’єкті готуємось за 45 діб, – наголосив Костянтин Павлович. – У цьому році, крім капітального ремонту моста на дільниці Сянки-Ужгород, зробили аналогічний ремонт на Рава-Руській і в Королево. Цей міст за рахунок третій схожий за конструкцією. До кінця року заплановано зробити ще три таких мости, у деяких прогони – довші. А за планом, якщо брати з початку року, це вже 12-й об’єкт, на якому ми працюємо.

Костянтин Іщук третій місяць очолює колектив МБП №61. Пішов на цю посаду з головного інженера, а на своє місце рекомендував інженера виробничо-технічного відділу Павла Володимировича Процика.

Старший виконроб Львівської виробничої дільниці Михайло Іванович Гошовський, який роботу в МБП №61 починав 28 років тому з посади підричника, каже, що цю спеціальність здобув в армії, а в цивільному житті вона знадобилась та визначила подальший вибір. Бо згодом Михайло Гошовський пішов вчитись у ДІІТ, після його закінчення працював тунельним

майстром на Волосянківській виробничій дільниці. Потім – майстром мостової бригади Львівської виробничої дільниці. А ось уже вісімнадцятий рік – старший виконроб. Коли мова заходить про досвід, Михайло Гошовський каже, що його становленню як фахівця, крім знань, отриманих в інституті, багато допомагали колишні: начальник МБП №61 Володимир Андрійович Гребінь, начальник Волосянківської виробничої дільниці Володимир Григорович Іванів, старший виконроб Львівської виробничої дільниці Іван Григорович Мотник. Пам’ятаючи добру науку цих людей, він нині теж ділиться досвідом зі своїми підлеглими і дуже радий, що вони надійні в роботі:

– У наших непростих умовах праці – це дуже важлива риса, – переконаний Михайло Іванович та із задоволенням називає кращих монтажників Ярослава Горбатого, Миколу Копитчака, Михайла Германчука, газоелектрозварювальників Ярослава Сливара, Павла Бугира.

– Взагалі, у нас працюють монтажниками чотири брати Копитчаки. Батько їхній теж працював монтажником, а згодом – прохідником у тунелях, а зараз на пенсії, – уточнює старший виконроб.

Коли мова заходить про сьогоднішню роботу, то Михайло Гошовський каже:

– На цьому об’єкті працюють фахівці з двох дільниць. Така практика є постійною, коли доводиться виїжджати на довготривалі “вікна”. Люди одні одних знають, адже щомісяця спілкуються. Людині невтаємниченій може видатися, що тут відбувається щось надзвичайне, а для нас це звична робота.

За час праці в МБП №61 він отримав житло у Львові. Сподівається, що і син Руслан зробить вибір за його прикладом, хоча він бачить, наскільки нелегкою буває наша робота: нинішнього літа навіть не було часу за грибами в ліс піти. По станції



Начальник мостобудівельного поїзда №61 Костянтин Іщук (ліворуч) та головний інженер Павло Процик (праворуч)