



Монтажники Микола Копитчак (ліворуч), Михайло Германчук (у центрі) та старший виконроб Михайло Гошовський (праворуч)



Голоби оновлювали водопропуску трубу, на 9 км перегону Королево-Дяково були зайняті аналогічним капітальним ремонтом подібного як тут моста. А потім поїхали на 310 км Вадул-Сірет-Держжордон, де поставили тимчасовий пакет, і зараз по ньому їздять поїзди.

Наймолодший із братів Копитчаків Микола зараз – на час відпустки бригади бригади монтажників – виконує його обов'язки.

– Першим на роботу прийшов Петро, за ним – Юрій, потім – Михайло, а далі – я, – розповідає Микола і додає, що династію Копитчаків продовжив і син брата Юрія Володимир, який теж вподобав фах монтажника.

Головний інженер МБП №61 Павло Процик, який після закінчення транспортного вузу працював майстром у Львівській виробничій дільниці, потім – три роки інженером у виробничо-технічному відділі, каже, що подібні роботи з капітального ремонту моста для нього не нові, адже постійно виїжджав на “вікна”, працюючи інженером. Коли запропонували посаду головного інженера, погодився, бо відчував, що знань має достатньо і практичних навиків також. Відповідальним керівником робіт на “вікні” він уже вдруге. А вперше – це був капітальний ремонт водопропускної труби на двоколінійній дільниці станції

Голоби Ківерцівської дистанції колії. Тоді йшли інтенсивні дощі, доводилось працювати практично у воді. Тепер на цьому мосту вже спека, тобто природні фактори ускладнюють роботу та випробовують людей на міцність, але якщо є необхідні знання, належна підготовка до “вікна”, то все вдається. Павло Процик наголошує, що коли людина приходить на роботу, окрім теоретичних знань, потрібні й практичні навички:

– На перших порах мені в роботі багато допомагав тодішній головний інженер мостобудівельного поїзда №61 Костянтин Павлович Іщук. Я також вдячний за професійну науку старшому виконробу Львівської дільниці Михайлу Івановичу Гошовському та начальнику виробничо-технічного відділу Сергію Юрійовичу Кобіну.

Коли мова заходить про хід капітального ремонту мосту, недавно призначений головний інженер Павло Процик наголошує: “Без налагодженого надійного “тілу”, ми навряд чи могли би витримати вимоги графіка, адже робота колективу залежить від вкладу кожного зокрема”. Він не приховує свого задоволення, що працює в команді фахівців та однодумців. “А це теж дуже важливо”, – додав молодий спеціаліст.

Просять із фахівцями, які завершують капітальний ремонт моста в горах,

бажаю їм легкої праці та милосердної погоди і на запрошення начальника МБП №61 Костянтина Іщука їду на інший об'єкт, що знаходиться у Волосянці на 166 км перегону Щербін-Сянки. Це, власне, 230-метровий віадук, що з'єднує між собою велетенські гори. Представляючи цей витвір людський рук, Костянтин Павлович Іщук розповідає, що висота найвищої опори 40 метрів. Загалом віадук стоїть на шести опорах.

– Він був капітально відновлений після війни, про що ще нам розповідали наші наставники, – згадує Костянтин Павлович. – Власне вони бетонували опори. Донині в потічку лежить фрагмент опори, зруйнованої під час війни. Для відновлення опор використовували місцевий матеріал – бетон на гравії. Відповідно й якість такого бетону – гірша.

Ремонт цього важливого для залізниці об'єкта почався у 2008 році. Опори одягають у залізобетонну “сорочку” по усій їхній висоті. Для цього встановлюють риштування фірми “Пер” та роблять спеціальну опалубку. Бетон подається за допомогою насоса або баддею при допомозі автокрана. Після завершення цих робіт опору покривають захисною фарбою.

– В основному ці роботи виконують працівники Волосянківської виробничої дільниці, – каже керівник МБП №61 Костянтин

Іщук. – Роботи – планові, але без надання “вікон”. Уже зміцнено дві найвищі опори. У наступному році передбачаємо завершити роботи на цьому віадку. Потрібно буде знімати баласт та робити гідроізоляцію зверху на прогонових будовах. Там залізобетонна плита на металі. Вже тоді доведеться брати довготривале “вікно”.

Того липневого дня на віадку роботи не велися, бо усі залізничники працювали на капітальному ремонті моста на 189 км. За словами начальника МБП №61, роботи із оновлення опор віадку продовжать “життя” опорам щонайменше на 100 років. Кожна з опор сама по собі міцна, але захисний шар на ній зруйнований, і цей процес треба припинити, щоб опора не почала “сипатись”. Для оновлення опор застосовують високоякісні будівельні матеріали, зокрема бетон марки “Емако-66” та захисну штукатурку “Емако-88”, а потім – захисну фарбу. Відновлення опор здійснюється за спільним проектом Дніпропетровської фірми “Технотранспроєкт” та “Львівтранспроєкт”. За таким же проектом мостобудівельники робили гідроізоляцію прогонової будови віадку на 1638 км, що розташований у напрямку Мукачева за Бескидським тунелем.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото автора

