

“ПО-СУСІДСЬКИ” ... ІЗ КИЙКАМИ ТА КАЙДАНКАМИ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Наш поїзд якраз підійшов до Новоскольників, це передстання станція на території Російської Федерації на шляху слідування із Санкт-Петербурга у Львів, – розповідає Леонід Стасів (на фото). – Як звичайно, провідники у залізничній формі вийшли на перон для посадки-висадки пасажирів. Підійшли співробітники міліції, привіталися, поцікавилися, чи все нормально в поїзді. Словом, нічого надзвичайного. Коли до відправлення залишалося кілька хвилин, до потяга підійшли два прикордонники, переговорили з міліцією і по-хазяїнськи зайшли у вагон. Обоє були в камуфляжній формі, в одного чоловіка на погонах майорські зірки, другий не мав на формі знаків розрізнення.

На вимогу начальника поїзда пред'явити документи на право проїзду (це – спеціальна форма із зазначенням прізвищ, завірена мокрою печаткою) несподівані візитери заявили:

– Відправляй поїзд, дорогою все покажемо.

– Доки не пред'явите документи, поїзд не рушить з місця, – наполіг начальник поїзда і додав: – Я дію згідно з правилами, інакше затримка буде рахуватися за вами. У ході розгляду Леонідові Стасіву все-таки вдалося побачити документи, щоправда, виглядали вони дивно – на бланку чомусь було зазначено управління Федеральної імміграційної служби Росії, а не прикордонна служба ФСБ, а замість відповідного розпорядження про проведення перевірки – ксерокопія чистого бланка без підпису начальника і прізвищ військових. Анітрохи не збентежившись, майор Таравердян (так чоловік представився) узяв цей бланк із рук начальника поїзда й відразу заходився його заповнювати. Усі зауваження Леоніда Стасіва про незаконність подібних дій були зігноровані, а наряд міліції, який до того стояв поруч, тут же зник.



– Мені не залишалося нічого іншого, як віддати розпорядження провіднику виставити червоний прапорець, що забороняє відправлення поїзда, і попередити самозвану перевірку, що вони не мають права проїзду за фальшивими документами – згадує Леонід Стасів. – Почувши це, “гості” почали кудись телефонувати по мобільному. Вимушена затримка поїзда тривала вже 22 хвилини. Нарешті їхній телефонний співрозмовник наказав їм вийти з поїзда, а мене вони “попередили”, що зі мною “розберуться” інші посадові особи на станції Невель-2 (остання станція Російської Федерації, за якою починається територія Білорусі).

Саме там і почалися речі, які швидше нагадують сюжети зі сценаріїв популярних нині бойовиків. У штабний вагон поїзда вдерлася група людей у “камуфляжах” та кілька цивіль-

них. Один із військових оголосив, що має наказ забрати із собою начальника поїзда.

– Своє обурення ти будеш висловлювати не тут, а у нас, там тобі “популярно пояснять” закони Російської Федерації! – прозвучало, як погроза. – Відмовишся виходити, одягнемо кайданки і витягнемо силою!..

На підтвердження цих слів на лівій руці начальника поїзда відразу клацнув залізний браслет.

Кілька кремезних чоловіків, не особливо вибираючи засоби “впливу” (застосували гумовий кийок), відразу заходилися витягати залізничника з вагона. Це побачили працівники вагона-ресторана й зчинили лемент. Із жінками теж не церемонилися, як наслідок, суперечка завершилася для них численними синцями. На шум збіглися провідники поїзної бригади, слідом за ними підтяглися й пасажирів. Почався скандал. У цей час уже з тамбура вагона, куди буквально витягли начальника поїзда, Леонід Стасів побачив, що до “опонентів” прибула підмога – на перон вїїхав ще один автомобіль із солдатами. Вони тут же підбігли до вагона і почали розганяти провідників і пасажирів.

– Маю наказ без тебе не виходити, навіть якщо для цього тебе доведеться винести з вагона, – повторив старший наряд із зірочками прапорціка на погонах.

У ході суперечки під'їхали ще два автомобілі з військовими, а кайданки затягли так, що з розсіченої руки Леоніда Стасіва заюшила кров. Треба віддати належне пасажирам – переважно громадянам РФ. Поки приїхала карета швидкої, яку викликали залізничники, пасажирів заявили: якщо начальника поїзда заберуть, вони забарикадують рейки, і поїзд далі не піде. Один із пасажирів, що їхав до Рівного, виявився кореспондентом “Комсомольської правди”. У відповідь на вимогу до військових показати документи й

пояснити, що саме відбувається, ті просто послали його подаль і спробували відібрати службове посвідчення.

Лікарі, які прибули на станцію, оглянули потерпілого і зробили висновок, що з такими травмами його треба негайно госпіталізувати, бо, за попереднім діагнозом, у потерпілого зламана ліва рука та вивихнуте праве плече.

– Я категорично відмовився від госпіталізації, адже на мені відповідальність за пасажирів і рухомий склад, який треба довести до місця призначення, – продовжує свою розповідь Леонід Стасів. – Після цього нападники (називаю їх так, бо ніяких документів вони не показали), переписали прізвища провідників поїзної бригади, які їм перешкодили мене забрати і нарешті вийшли з поїзда.

Після прибуття до Львова начальника поїзда таки госпіталізували у травматологічне відділення Клінічної лікарні. Повне обстеження ще не завершено, однак кожен день приносить неприємні сюрпризи – німіють пальці ушкодженої руки, болить вибите плече, медики з'ясовують, які ушкодження завдано шиї.

Із приводу цієї надзвичайної події відбувається активне листування між залізничними відомствами Росії, Білорусі й України, з'ясовуються причини відомого хуліганства.

От тільки на момент підготовки матеріалу до друку було невідомо, що думає з цього приводу прикордонна служба Російської Федерації, від імені якої у звичайному пасажирському поїзді була “розгорнута” справжня військова операція. До речі, частина пасажирів знімала цей жорстокий “спектакль” на мобільні телефони, отже, не виключено, що незабаром “відеосюжет” можна буде побачити в Інтернеті.

Редакція газети
“Львівський залізничник”

Суворий контроль покращує якість ремонту рухомого складу

На початку вересня минуло два роки з часу створення на Львівській залізниці самостійного відділу з приймання рухомого складу. Результати роботи цього підрозділу та завдання на найближче майбутнє обговорили на зустрічі керівництва апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту з працівниками відділу з приймання рухомого складу. Найперше колективу відділу представили нового начальника Ярослава Марусяка, який окреслив завдання, а також вислухав зауваження та пропозиції щодо роботи інженерів відділу на місцях – у пасажирських, вагонних та локомотивних депо.

Зустріч набула особливої актуальності ще й тому, що на залізниці триває реалізація програми запровадження швидкісного руху. Планується налагодження пасажирського сполучення між Києвом та Львовом на швидкості до 160 кілометрів на годину. Крім того, Укрзалізниця дозволила експлуатацію вантажних напіввагонів із протермінованими плановими видами ремонту, оскільки сьогодні для забезпечення збільшених обсягів перевезень їх катастрофічно не вистачає. Саме тому керівництво Укрзалізниці прийняло рішення експлуатувати на замкнутих маршрутах для здійснення місцевих перевезень у межах своєї залізничної напіввагони з відтермінуванням необхідних видів ремонту до 31.12.2010 року. І тут вирішальна роль за інженером із приймання рухомого складу: піде вагон



в експлуатацію чи ні, наскільки його стан є придатним з точки зору вимог безпеки руху і збереження вантажів, що перевозяться. Тому при комісійному огляді інженеру з приймання рухомого складу особливу увагу необхідно звернути на ходову частину, автогальмівне та автозчипне обладнання, на елементи і з'єднання рами і кузова, на виконання в повному обсязі обов'язкових робіт, які передбачені вимогами вказівки Укрзалізниці №ЦЗ-1-Л-9/310 від 17 серпня 2010 року.

Досвід доводить, що свого часу керівництво Львівської залізниці прийняло правильне рішення, створивши самостійний відділ із приймання рухомого складу. Зараз на шляху створення таких одиниць стоять Південно-Західна та Південна залізниці. Завдяки створенню самостійного відділу з приймання рухомого складу значно покращився

стан безпеки руху, якість ремонту і технічного обслуговування рухомого складу. Той факт, що за 7 місяців зафіксовано на 8 транспортних подій менше, ніж за аналогічний період минулого року (30 проти 38), вказує на ефективність роботи відділу. Збільшилася кількість фактів приймання рухомого складу з другого пред'явлення. З початку року після ремонту не прийнято з першого пред'явлення 359 локомотивів, 548 вантажних вагонів, 22 пасажирські вагони. Відставлено від експлуатації до усунення недоліків 99 локомотивів.

У підсумку вагони і локомотиви йдуть в експлуатацію у кращому технічному і санітарному стані. Підвищується якість ремонту рухомого складу.

– Для підвищення ефективності роботи та якості ремонтів і технічного обслуговування хочу почути, з



якими проблемами інженеру з приймання рухомого складу доводиться стикатися на місцях, – звернувся до колективу Ярослав Марусяк.

За словами інженерів із приймання рухомого складу, проблемним залишається централізоване матеріально-технічне забезпечення запасними частинами і матеріалами, що необхідні для ремонту і технічного обслуговування рухомого складу. Морально та фізично застаріло технологічне обладнання і оснащення, яке напряму впливає на якість ремонтів деталей та вузлів рухомого складу. Не сприяє безпеці руху поїздів і якості ремонту локомотивів і зменшення палива на ремонті випробування локомотивів. Зараз ліміту палива на це випробування вистачає на дві години, тоді як технологія ремонту передбачає восьмигодинне випробування.

Говорилося і про те, що на де-

яких підприємствах випадає середня ланка контролю за якістю продукції. Не завжди керівництво депо забезпечує ступеневий контроль якості ремонту, тобто коли слюсар пред'являє рухомий склад бригадиру, бригадир – майстру, майстер – заступнику начальника з ремонту або старшому майстру депо, а той у свою чергу – інженеру з приймання рухомого складу. Трапляються випадки, коли слюсар із бригадиром намагаються пред'являти рухомий склад одразу інженеру з приймання рухомого складу.

З метою покращення взаємодії працівників відділу з галузевими службами та задля оперативного вирішення проблемних питань на такі зустрічі в майбутньому буде запрошуватися керівний склад служб та керівники окремих підприємств залізниці.

Дмитро ПЕЛИХ