

Моторвагонне депо Коломия переживає оновлення



(Закінчення. Поч. на 2 стор.)

– На таких працівників, як Володимир Кригін та Ігор Сенечко може покластися в будь-якій справі, – зазначає Іван Гладій. – Загалом у депо ще багато чого треба замінити.

У планах – завершити ремонт кімнати чергових по основному депо, в окремих приміщеннях цеху експлуатації – зробити підвісну стелю, а в коридорах – викласти плиткою підлогу. Якщо душові в депо в нормальному стані, то сауна, яка побудована ще у 80-х роках, потребує капітального ремонту. Це ми розуміємо, як додаткове покращення соціальних умов для працівників депо. Проходячи повз гуртожиток депо, у якому живуть залізничники зі своїми сім'ями, зауважила, що поряд бракує обладнаного дитячого майданчика, територія не відгороджена від депо. За словами начальника депо, тут планують встановити гойдалки і облаштувати акуратну огорожу.

– 3 якими труднощами зустрічаєтесь щоденно? – запитала в начальника моторвагонного депо Коломия.

– Проблем у кожного керівника вистачає, та найгостріша – постачання запасних частин для ремонту рухомого складу. Незважаючи на це, основне завдання – гарантувати безпечно перевезення пасажирів – повинно виконуватися. Звичайно, для цього необхідно підтримувати наші дизель-поїзди у справному технічному стані, виконувати їх планові ре-

монти. Якщо для дизель-поїздів ДТЛ1 запчастини отримати все ж можна, бо вони вітчизняного виробництва, то для дизель-поїздів угорського виробництва серії Д1 (до речі, вони дуже надійні) – отримуємо дуже мало запчастин. Причина проста: цей дизель-поїзд давно знятий з виробництва і запасних частин до нього випускають небагато, та й ціна не дозволяє придбати їх у достатній кількості. Загалом забезпечення запчастинами в депо становить 20 відсотків від потреби. Щомісячно тут проходить один поточний ремонт в обсязі ПР-3, до 10-ти поточних ремонтів в обсязі ПР-1, 40 технічних обслуговувань ТО-3. Якщо брати в загальному плані по депо, то десь 70 відсотків дизель-поїздів вже вичерпали свій нормативний термін експлуатації.

– Як вдається виходити з цієї непростої ситуації?

– Начальники депо тримають між собою постійний зв'язок, кооперуємось з іншими депо та ремонтними заводами, і якщо сьогодні в іншому депо є вузол, який потрібен їм "на післязавтра", а нам – "на сьогодні", то виручимо один одного. Але це – вихід не для усіх ситуацій. Дизель-поїзди повинні бути на ходу і у справному стані, для цього потрібне планове, системне постачання. Крім того, парк рухомого складу залізниці повинен постійно оновлюватись за рахунок закупівлі нових одиниць, і, згідно з діючим законодавством, ці придбання повинні фінансуватись коштами державного бюджету.

– Скільки і якого типу дизель-поїздів налічує парк депо?

– У нашому депо на даний час є два дизель-поїзди ДТЛ1 луганського виробництва, два дизель-поїзди серії ДПЛ1 та 10 дизель-поїздів угорського виробництва серії Д1. Планом Львівської залізниці передбачено закупити для депо два нові дизель-поїзди луганського виробництва, які в рамках проведення фінальної частини футбольного чемпіонату Євро-2012 будуть курсувати в напрямках Яремчі та Ворохти. Для порівняння, у радянські часи в парку депо було 25 дизель-поїздів та 45 двосекційних тепловозів.

– Над чим зараз працюєте?

– В Івано-Франківську, де розміщено наше обертове депо, за кошти залізниці будуємо практично нове депо. Причому, нове у повному розумінні. Запроектоване депо з перспективою – основне депо і з подальшим переходом у електровозне (при електрифікації головного ходу). Як бачимо, навіть у скрутному фінансовому становищі залізниця старається розвивати і оновлювати основні фонди. Депо вже перенесено на вулицю Хриплинську, перша черга його реконструкції проведена у 2008 році, укладено нові колії, побудовано оглядові канави на відкритому повітрі на час до проведення будівництва цеху ПТОЛ, встановлена пересувна екіпірувальна установка для рухо-

го складу. Поки що проведено проектування другої черги реконструкції, та через фінансову кризу у 2009 році проводили капітальний ремонт двох будівель, які залишилися від наших попередників – адмінбудинок і приміщення вагової. У даний час у першій із них ремонт закінчується, в іншій вже завершений, і там розміщується кімната для чергового по депо й супутні приміщення. Із серпня поточного року ведуться роботи другої черги реконструкції – прокладені частково водопровід, каналізація, СЦБ, завершується спорудження будівлі наосної станції палива і мастил, продовжується будівництво колійного розвитку на території депо, у подальшому, згідно з проектом, – будівництво цеху ПТОЛ.

Проектом реконструкції обертowego депо передбачено впровадження цілого ряду новітніх технологій, включаючи електричний обігрів паливних та масляних резервуарів, а також трубопроводів для паливно-мастильних матеріалів, які будуть прокладені в підземних лотках на території депо; електричне економічне автономне опалення окремих приміщень; встановлення сучасних економічних газових котлів у котельні; інші новітні технічні та технологічні рішення. Так що плани у нас значні. Ми – оптимісти, і у майбутнє дивимось з надією.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора



Діамантове весілля в родині Івановичів

(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

Марія та Ярослав Івановичі пам'ятають своє золоте весілля, коли їх вітала вся родина. За 10 попередніх років у родині народилися п'ять правнуків – Івасик, Вадимчик, Алінка, Яночка і наймолодша Жанночка, яка народилася 4 листопада цього року – якраз на день залізничника. Крім сина, продовжили залізничну династію, розпочату подружжям Івановичів, і невістка Тетяна, яка працює в моторвагонному депо Коломия, і онук Назар – машиніст локомотивного депо Чернівці, і його дружина – чергова по станції Глибочок Великий (тепер у відпустці з догляду за дитиною), і онук Олексій та його дружина Вікторія, які живуть на Полтавщині, працюють у Гребінківському локомотивному депо.

А ще онук Максим теж планує обрати фах залізничника і продовжити професійну династію Івановичів, яка нині налічує 170 років.

За святковим столом зібралася вся родина Івановичів, для якої нема більшого щастя, ніж бачити своїх батьків, дідуся і бабусю, прадідуся і прабабусю разом, у доброму здоров'ї та гарному настрої. Многая літ на гуцульський лад ювілярам співала вся родина, бажаючи відсвяткувати ще й наступний ювілей – через десять років, на вдячному весіллі. Марія і Ярослав Івановичі у відповідь тільки усміхалися, а в очах бриніли слізьми радості...

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора



ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Реєстраційне свідчення
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Коректор Валентина СУГАК.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський
Залізничник

Адреса редакції: 79000
м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua

ГС ДТГО "Львівська залізниця"
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 34 128.
Замовлення 1847.

Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".