

Комфорт на будові – вимоги сьогодення

Нещодавно працівники будівельного управління № 1 отримали ще один новий побутовий вагончик. Символічно стрічку під час відкриття і передачі вагончика мулярам і теслярам перерізали начальник підрозділу Едуард Обиночний та голова профспілкової організації будівельного управління Оріся Сич.



Як розповів Едуард Обиночний, вагончик виготовили своїми силами. На сьогодні в будівельному управлінні є три нових побутових вагончики. А ще два вагони на залізничному ходу пройшли реконструкцію вісім років тому в пасажирському вагонному депо Тернопіль. Вони обладнані всім необхідним для проживання та побуту працівників, особливо для тих, котрі трудяться на лінійних об'єктах, віддалених від основної бази БУ №1.

– Починаючи з 2008 року, ми взялися за реконструкцію наших пересувних вагончиків, – говорить Едуард Миколайович. – Але робили їх мобільними, оскільки перевозимо їх автомобільним транспор-

том на спеціальних причепах. Для цього вони зроблені так, як контейнери, зі спеціальними кріпленнями на даху. На жаль, у кризовий 2009 рік ми не змогли відремонтувати жодного вагончика, тільки наприкінці 2009 року змогли запланувати на переобладнання кошти і відновили роботи вже у 2010 році. Тоді ми здали в експлуатацію другий вагончик. А в першому кварталі 2011 року належні умови отримали муляри і теслярі.

Вагончик розділений на дві частини, тобто для двох бригад, або ж для жінок і для чоловіків. Передбачене невеличке підсобне приміщення. Обладнані мобільні роздягальні для будівельників столами, лавками, полицями для

одягу. Незабаром буде там і електрочайник та мікрохвильова піч. Цього цілком достатньо для того, щоб переодягтися, поїсти чи погрітися в холодну пору року. До речі, вагончик утеплений мінеральною ватою, яка взимку зберігатиме тепло, а влітку захищатиме від спеки. Опалення тут передбачене електричне – у двох приміщеннях вагончика стоять електричний конвектор. Тож відтепер двом бригадам буде комфортно на будовах. Тим паче, що для цього довелося витратити не такі вже й великі кошти. Реконструкція вагончика обійшлася у 40 тис. грн.

Голова профкому Оріся Сич розповіла, що профспілка спільно з керівництвом будівельного управління працюють над програмою покращення санітарно-побутових умов на об'єктах, і профком не перестав контролювати ці питання. Оріся Андріївна відзначила, що на засадах конструктивного партнерства з адміністрацією підрозділу питання поліпшення побуту вдається вирішувати набагато швидше та оперативніше. Як тільки з'являється можливість – залучаються всі ресурси, щоб поліпшити умови праці і побуту на об'єктах.

– До сьогодні муляри і теслярі були в найгіршому становищі, – говорить Оріся Сич. – До мене звернулися бригадири, щоб допомогти вирішити давню проблему, адже вони для всіх роблять належні побутові умови, а самі їх не мають. Саме тому нині ми вручаємо їм ключі від фактично відновленого вагончика, у реконструкції якого

вони брали активну участь.

Щодо настанови берегти майно, то Оріся Андріївна побажала, щоб було не гірше, а краще, ніж в інших, адже під час об'їзду вона побачила, як бережливо ставляться будівельники до свого майна. Всі вагончики підтримуються в належному стані, на вікнах висять охайні фіранки, а особливо там, де профгрупорами обрані жінки, на декотрих навіть вазони квітнуть. Один із основних напрямків роботи профгрупоргів на будівельних об'єктах – висока культура побуту в кожній профгрупі, в кожній бригаді.

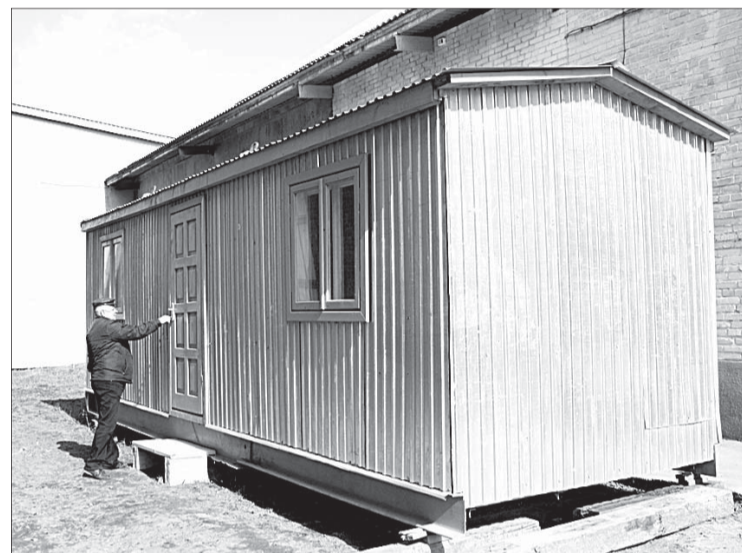
У свою чергу бригадири теслярів та мулярів Михайло Ренчка та Володимир Ладим подякували керівництву підрозділу і голові профспілки за допомогу, адже раніше бригада перебувала в старому вагончику, в якому дах проти-

в та підгнивала підлога.

– Якщо були об'єкти на діючих залізничних підприємствах, де бригаді виділяли приміщення, то ще було нормально працювати, – кажуть бригадири. – А були такі об'єкти, де єдиним прихистком був тільки старенький вагончик, який вже не витримував жодної критики. Тепер, у порівнянні з вагончиками, які знаходяться в інших залізничних будівельних організаціях, ми маємо найкращі побутові умови.

У будівельному управлінні 150-170 осіб працюють на об'єктах, із них новими вагончиками забезпечені лише близько 80 осіб. Щоб створити сучасні санітарно-побутові умови для всіх працівників управління, потрібно переобладнати не один вагончик, виготовлений у 1950-1960-х роках.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора



ХРОНІКА РУХУ

Молоток, слух і пильність...

Чималий багаж трудового досвіду не завжди є запорукою високих результатів у роботі. Цю думку минулого тижня підтвердив 21-річний оглядач-ремонтник вагонів із вагонного депо Здолбунів Олег Загорський, який працює на ПТО Здолбунів лише півтора року. 3 квітня о 13 год 15 хв в одному з вагонів поїзда №3157, що був навантажений амососом і слідував за маршрутом зі станції Козятин Південно-Західної залізниці до станції Ужгород, він виявив тріщину приобідної зони колісної пари довжиною 350 мм.

“Якби вагон із тріщиною рухався б далі, це – пряма загроза безпеці руху, оскільки це могло б призвести до непередбачуваних наслідків, – розповідає перший заступник начальника служби вагонного господарства Олег Чейпеш. – На шляху прямування могла відколотися частина диска по цій тріщині, і як наслідок – схід вагонів. Вагон є власністю Білорусії, деповський ремонт проходив у 2009 році у вагонному депо Жлобин (Білорусія). Зрозуміло, що тріщина розвивалася не один день. Очевидно, під час деповського ремонту при проведенні дефектоскопії її не виявили. Цю колісну пару ми виставимо на ПТО, як навчальний матеріал – щоб працівники оцінили вчинок свого колеги і самі тренувалися у роботі”.

Як зазначив начальник вагонного депо Здолбунів Йосип Гавришак, Олег Загорський має репутацію хорошого, уважного спеціаліста своєї справи – він уже не вперше виявляє несправності, що загрожують безпеці руху.

Кореспонденти газети зателефонували до Олега Загорського. На запитання, як вдається молодому оглядачеві досягати хороших результатів, він скромно відповів: “Це моя робота, за яку отримую заробітну плату. Після закінчення Здолбунівського ліцею залізничного транспорту я прийшов на роботу у вагонне депо Здолбунів, де працюю з 2009 року. У моїй практиці неодноразово траплялися випадки, коли виявляв несправності, що загрозували безпеці руху, однак такий серйозний – вперше. Цього разу я, як і завжди, відповідно до інструкцій, проводив огляд вагона. При обстукванні колісних пар звернув увагу на глухий звук. Це насторожило, і далі вже за іншими ознаками з'ясував, що у колісній парі є тріщина”.

Як стало відомо редакції, за пильність у роботі оглядач вагонів Олег Загорський буде нагороджений грошовою премією.

На часі – “Вікна”

До цієї відповідальної пори колійники не тільки готують техніку, але й дбають про запас матеріалів для розгортання різного виду ремонту на станціях та перегонах. За інформацією начальника відділу капітального ремонту служби колійного господарства Романа Єрмакова, на базах колійно-машинних станцій зібрано 38 км нової рейко-шпальної решітки із 46 запланованих та проведено реновацію 30,1 км старопритатної колійно-шпальної решітки за плану 35.

Колійники також збирають нові стрілочні переводи на залізобетонних брусах: із 35 запланованих готові до укладання більше половини стрілочних переводів. Зібрано також 22 старопритатних стрілочних переводів на залізобетонних брусах, тобто на 7 більше, ніж передбачено завданням.

Для виконання літніх колійних робіт завезено на бази складування 86 тис. метрів кубічних щебеню.

До Великодніх свят – 13 додаткових поїздів

Залізничники працюють над забезпеченням пікових перевезень пасажирів напередодні та під час Великодніх свят. Станом на 28 березня 2011 року залізниці України призначили 13 додаткових поїздів, – повідомив прес-центр Укрзалізниці. Зокрема, 7 поїздів призначила Південно-Західна залізниця; по 2 – Придніпровська та Донецька залізниці і по одному – Львівська та Південна. Робота з вивчення попиту та призначення додаткових поїздів на найпопулярніші напрямки триває.

Складом Південно-Західної залізниці призначено: №207/208 Київ-Ужгород відправленням із Києва 21, 22, 23, 24/04, з Ужгорода 22, 23, 24, 25/04; №219/220 Київ – Івано-Франківськ відправленням із Києва 23, 25/04, з Івано-Франківська 23, 25/04; №525/512 Київ-Мукачєво відправленням із Києва 21/04, з Мукачєво 22/04; №253 Київ-Львів відправленням із Києва 23/04; №501/592

Київ-Львів відправленням із Києва 21/04, зі Львова 22/04; №529 Київ-Львів відправленням із Києва 22/04; №591 Київ-Тернопіль відправленням із Києва 23/04.Складом Львівської залізниці: №147/148 Київ-Львів-Київ відправленням із Києва та Львова 22, 23, 25/04.Складом Придніпровської залізниці: №238/237-294/293 Сімферополь-Київ відправленням із Сімферополя з 20/04 по 12/05 щоденно, крім 22, 24/04, із Києва з 21/04 по 13/05 щоденно, крім 23, 25/04; №146/145 Сімферополь-Київ відправленням із Сімферополя 21, 25/04, із Києва 22, 26/04.Складом Донецької залізниці: №524/523 Луганськ-Київ відправленням із Луганська 21, 25/04, із Києва 22, 26/04; №577/578-576/575 Донецьк-Київ відправленням із Донецька 21, 25/04, із Києва 22, 26/04.Складом Південної залізниці: №175/176 Харків-Сімферополь відправленням із Харкова 23/04, із Сімферополя 23/04.