

Станція Клесів – “гаряча точка” залізниці

(Закінчення. Поч. на 2-й стор.)

Лише після практики залізниці стала для Тамари Круглик (на фото) зрозумілою і рідною. Після навчання вона практикувалась у Клесові, потім – у Страшеві, де була і товарним касиром, і прийомомздавачем, і станційним праців-

практично завжди “гаряче”.

– Наша станція з точки зору робочого ритму – не з простих, – підтверджує Тамара Круглик. – Насиченості роботи вистачило б на кілька станцій. Коли прибуває “порожняк”, навколишні кар’єри вмить “розтягують” вагони для за-

навантажень.

“Гаряча” станція – спритні працівники

Та незалежно від того, достатньо підприємствам наявних вагонів, чи все ж замало, для станційних працівників перепочинку нема – майже безперервно відбувається маневрова робота, а складачу поїздів інколи бракує часу навіть пообідати.

– Нема такого, щоб я чекав, коли буде робота, безперестанку складаю поїзди, той вагон – туди, цей – сюди, – розповідає про свою працю складач поїздів Михайло Пантюк (на фото вгорі праворуч). За кілька місяців він готується піти на заслужений відпочинок, тому про роботу говорить не без гумору. – Робота дуже важка, ворогові не побажав би. От нещодавно колега звільнився – не витримав. А я тут – до останнього, бо люблю цю справу.

Михайло Пантюк складає в середньому від 5 до 8 поїздів. Та інколи доводиться формувати і 10 поїздів за зміну.

Нелегко доводиться і черговому по станції. Із Анатолієм Барановим (на фото внизу ліворуч) розмова відверто “не клеїлась”: робота сама не робитиметься, поки черговий розмовлятиме із журналістами. По голосному зв’язку безперервно доповідали ситуацію, а сам черговий реагував на інформацію маніпуля-

ромеханіка.

– Я тут вже дев’ятнадцятий рік. Раніше сидів собі в конторі, перекладав папери. А тепер керую кноп-

У вересні електронний документообіг у Клесові на 100 відсотків замінив паперову роботу. До того часу товарні касири та заво-



ником. Після декретних відпусток з догляду за діточками “осіла” у Клесові черговою по станції, хоча часто доводилося керувати станцією не лише “з пульта”.

– Це я зараз все знаю, і робота мені близька. А перший раз, коли Антоніна Іванівна мені запропонувала виконувати обов’язки начальника, довелося багато вчитися у неї, було трохи лячно. Все ж за рік-два знову піду працювати черговим по станції. Працювати на нашій станції важко, хоч колектив – хороший, дружний. Люблю свою роботу і це для мене – головне.

Щебеневий “урожай” – цілодобово

Однією із основних цінностей та об’єктів уваги для станції Клесів є вагони. Тут не знають, що таке “простій”. Лише від того, скільки вагонів прибуде, залежать обсяги навантаження. А вантажити є що: довкола Клесова розташувались близько десятка підприємств, які видобувають щебін.

Як розповіли залізничники, колись заводи користувались автотранспортом для доставки вантажів на залізницю. Однак згодом розпочали будівництво під’їзних колій, довжина деяких з них сягає 20 кілометрів. Зважаючи на наявну інфраструктуру, залізниця для підприємств стала єдиним способом доставки товару до споживача. Під’їзні колії ведуть до найбільш потужних підприємств, які мають свої локомотиви, отож у Клесові

вантажень. Скільки б їх не прибуло – розберуть умить! Натомість вивантаження практично нема, хіба інколи прибуває мінеральний порошок. Водночас робота зладжена. Нічого екстремального не відбувається.

Вантажні вагони для станції є і своєрідною проблемою. Їх постійно бракує. А потребу забезпечують у кращому разі лише на половину. До прикладу, ККНК “Технобуд” спроможний вантажити 200 вагонів за добу, Сосновський



кар’єр – до 30 вагонів, Клесівське кар’єроуправління – до 40. “Нафтоком-Ойл” – 50 вагонів за добу. Якщо додати сюди вантажі з інших кар’єрів та лісгоспу, виходить, що станція в середньому темпі може забезпечити навантаження понад 300 вагонів за добу, при тому що сировинного ресурсу вистачить на удвічі більші обсяги

ціями із тумблерами та телефонічними командами.

– Самі бачите – це “гарячий цех”, робота дуже насичена, – ділиться він враженнями у невеликій паузі, що виникла в роботі. – Відбувається підготовка порожняка, формування поїздів до відправлення, подача на заводи, маневрові роботи. Навантаження на одну людину дуже велике, нема коли перепочити. Тому маємо потребу в людях. Бодай оператора, який би був при черговому і асистував.

Поверхом нижче спостерігаємо зовсім інший ритм роботи. Там – нервова система усієї станції, “електрощитова”, яка займає чимале приміщення. Між рядами стелажів із кольоровими касетами з реле трудиться старший електромеханік дільниці Михайло Плахотка (на фото внизу праворуч). Аби “гарячка”, що панує за пультом станційного чергового не припинялась, тут має панувати впевненість та спокій, що забезпечуються виключно стараннями та фаховістю елект-



ками, їх “перекладаю”, – жартує він, підморгуючи двом начальникам. – Але робота дуже відповідальна. Від неї залежить, чи зможе черговий працювати. Насправді електроніки небагато, в основному це – автоматика. У блоках стоять реле. Звісно, час від часу щось виходить із ладу, але не надовго – вмить прилітають і лагодять, щоб не було простоїв.

Електронні документи: є ефект!

А от для товарної контори найгарячіша пора на станції – пообідня. Саме тоді з підприємств надходять вагони із новими партіями вантажів, який треба облікувати, оформити як слід усі документи. І тут на допомогу прийшли інновації. Електронний документообіг у Клесові не лише прижився, а й швидко дав позитивний ефект та завоював прихильність серед працівників. Якщо раніше на обробку одного документа затрачалося до 20 хвилин, то тепер все відбувається без жодних простоїв.

– Колись було так: документи приїжджали разом із вагонами, ми на них спочатку чекали, потім витрачали час на їх перевірку та оформлення. І, не дай Боже, у них закрадеться якась помилка – доводилось усе переписувати, інколи їхали назад, на кар’єр, – згадує товарний касир Тетяна

ди звикали і вчилися. Звісно, не обійшлося й без труднощів. Не у всіх підприємств було бажання та необхідне обладнання.

– Спочатку було таки важко, – розповідає Антоніна Пацук. – Треба було усіх вантажовідправників налаштувати на той електронний документ. Знаєте, як то буває: все життя працюєш по-одному, на машинці, повільно, а тут комп’ютер! Але нічого, перевчилися... Хоча дехто спочатку казав, що не хоче і не буде цього робити. Та згодом зрозуміли, що з електронним документом працювати значно легше. Тепер усі мають електронні ключі, скидають електронні документи і задоволені. Про простій вагонів взагалі мови нема. Щойно прибули – відразу пішли.

Для “повного щастя”, окрім додаткових працівників, вбиральні та достатньої кількості вагонів, станції не завадила б і гірка для ремонту вагонів. Адже, як стверджують на станції, кількість “хворих” вагонів зазвичай сягає 10-15 відсотків. Маніпуляції з ними можуть негативно вплинути на оперативність дій станційників.

– Це велика трата часу, – переконує Антоніна Пацук. – Адже вагони групою не стоять, а один через один. У нас на станції гірки нема, ремонт відбувається шля-



Гега (на фото у центрі). – А зараз тільки-но вагони виїжджають із заводу – у нас вже є всі документи, ми їх бачимо. Поки поїзд приїде, документи вже перевірені, і вагони можна відправляти далі.

хом осаджування. А зробити гірку можна, хіба розширюючи станцію. Таке розширення планується. Чекаємо.

Богдан ЮРОЧКО
Фото автора

