



Зеленого світла і щасливої дороги!

Начальники дорожньої ремонтно-експлуатаційної автобази залізниці:

1943-1963 рр. – Л. І. Гутта
1963-1978 рр. – М. Д. Каплун
1978-2000 рр. – М. Г. Калашніков
2000-2011 рр. – Ю. Б. Черних
2005-2011 рр. – Б. М. Білий
з 06.09.2011р. – Д. М. Педан

Трудовий шлях залізничної автобази почався у Новочеркаську в тяжкі для країни воєнні роки, в липні 1943 року. Якраз тоді наказом народного комісара шляхів сполучення була утворена автоколона (АК)-20, яка увійшла до складу Головного управління військово-відновлюваних робіт Закавказького фронту. Автоколона №20 УВВР обслуговувала 1-шу Гвардійську бригаду залізничних військ.

Першими завданнями автоколони була участь у відновленні залізничних колій, мостів та інших споруд. Автоколона серед перших підрозділів прибувала на звільнені від фашистських окупантів залізничні станції та вузли, перевозила туди підрозділи спеціалізованих та матеріали, необхідні для відновлення пошкоджених чи зруйнованих залізничних об'єктів. Шлях трудового колективу автоколони проліг від Північного Кавказу через Таганрог, Миколаїв, Запоріжжя, Одесу, численні міста і села України, Білорусі, Польщі, Німеччини аж до Берліна.

Позаду залишались відновлені залізничні колії, вузлові станції, побудовані та віднов-

лені мостові переходи через Дніпро, Віслу й Одру. Про цей період в житті автобази дуже цікаво розповідав перший начальник автобази Леонід Ісакович Гутта.

На території Німеччини автоколона отримала свій автомобільний парк, допоміжне обладнання і зі солідною ремонтною базою повернулася в Україну спочатку у Черкаси, а згодом у 1946 році до Львова. Почалися трудові будні – відновлення залізничних колій та мостів на території Західної України у напрямках від Львова до Тернополя та від Львова до Чопа.

Розпорядженням союзного Міністерства Шляхів Сполучення №1282 від 14 січня 1957 року автоколону передали до складу Львівської залізниці і перейменували на дорожню ремонтно-експлуатаційну автобазу (ДРЕА), а 19 квітня 1962 року за наказом №92 Львівської залізниці Стрийська вузлова автобаза була об'єднана з ДРЕА. Це були нелегкі часи. Матеріально технічне оснащення Стрийської автобази потребувало оновлення, необхідно було споруджувати приміщення для техобслуговування та ре-

монту автомобілів. У цій ситуації стала в нагоді ремонтна база – обладнання й верстати, з якими підрозділ повернувся з Німеччини. В умовах старіючого парку автомобілів, майже повної відсутності запчастин, було налагоджено відновлення та виготовлення запчастин і це дало можливість виконувати своїми силами капітальні ремонти автомобілів та агрегатів.

У ці ж роки до автобази надійшли перші автомобілі ЗІЛ-156 та ГАЗ-51б, оснащені газобалонними установками, запчастини для яких виготовлялися у багатьох містах Радянського Союзу, зокрема у Томську й Красноярську. З тих пір автомобілі з газобалонними установками стали найбільш характерною ознакою автобази, у Львові не було іншого автопідприємства з такою кількістю автомобілів, що працювали на природному газі. У 60-70-ті роки, коли в державі було вдосталь дешевого бензину, у Львові стали зникати автогосподарства, автомобілі яких працюють на газу, а за ними й газонаповнювальні станції. ДРЕА залишилася одним з небагатьох у СРСР підприємств, де збереглися такі автомобілі. І, власне, для ДРЕА зберегли єдину у Львові газозаправну станцію на колишній вул. 700-річчя Львова, нині – проспект Чорновола.

А коли енергоносії подорожчали, тоді й про нас згадали. У 1984 році у Львові відбулася Всесоюзна нарада із вивчення та узагальнення досвіду ДРЕА, відновився випуск газобалонних автомобілів та обладнання. Автобаза приймала численні делегації з обміну досвідом, уклала договір із заводом ЗІЛ, внаслідок чого упродовж наступних

років автопарк підприємства поновився новими машинами. Працівники автобази взяли активну участь у відновленні в країні процесу оснащення вантажних автомобілів газобалонними установками та спорудження автомобільних газонаповнювальних компресорних станцій (АГНКС). Ми давали поради автомобілебудівникам, випробовували нові автомобілі, які працювали на газу. За 5 років чисельність газобалонних автомобілів досягла майже 90 відсотків від наявного парку. Це дало можливість щорічно економити майже 1000 тонн бензину, тобто 20 цистерн. Автобаза брала активну участь у будівництві пансіонату "Львівський залізничник" у Судакі в 1963 році, а вже в 1964-му році пансіонат "Львівський залізничник" прийняв перших відпочиваючих. У 1986 році ДРЕА брала активну участь у відбудові села Мар'янівка за програмою ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи. У 1990 році розпочалося будівництво пансіонату "Галичина" у селищі Лазурне Херсонської області, де теж працювали автомобілі та водії ДРЕА.

На фото (зліва направо): водії ДРЕА Мирон Колич, Петро Левків, Ярослав Чорняк, Богдан Матвій, Петро Чак

Добра ідея стала реальністю

Вагонне депо Ужгород – єдине на Львівській залізниці має можливість ремонтувати вагони як вузької колії (1435 мм), так і широкої (1520 мм), а ще позаминулого року працівники експериментального цеху депо власними силами виготовили перший на Львівській залізниці кантувач кузовів вагонів, який нині успішно використовують у ремонтних роботах кілька депо Львівської магістралі. Докладніше про ці напрацювання кореспондентів газети розповів начальник депо Андрій Тресін.

– Існуючий вагонний парк дуже застарілий, а через брак коштів нема можливості купувати нові вагони, тому керівництво Укрзалізниці свого часу поставило завдання перед депо освоїти капітальні ремонти піввагонів і вагонів, – розповідає начальник вагонного депо Ужгород Андрій Тресін. – Флагманом із капітального ремонту вагонів на залізниці є вагонне депо Дрогобич, ремонтними роботами займаються й у Здолбуніві та Клепаріві. Наше вагонне депо, щоправда у невеликих об'ємах, також долучилося до капітальних ремонтів. Нинішній стан рухомого складу вимагає постійного контролю та ремонту, тому необхідність у технологічному обладнанні, за допомогою якого було би значно зручніше і якісніше виконувати ремонтні роботи, назріла давно. Зокрема для проведення цих робіт необхідний був кантувач, який дав би можливість обертати піввагон на 180 градусів. Ідея створення такого кантувача належить колишньому начальнику служби вагонного господарства Петру Васильовичу Калітчуку.

Позаминулого року, коли наше депо очолював Ігор Хабенюк, а я був його заступником з ремонту, працівники експериментального цеху виготовили перший кантувач, який передали у вагонне депо Здолбунів. Другий кантувач виготовили для вагонного депо Клепарів, а третій вже залишили собі і з лютого цього року почали його експлуатувати. За допомогою кантувача вагон повертається у зручне положення, це дає можливість легко і швидко знімати несправні деталі гальмівного обладнання, пошкоджені та уражені корозією кришки люків піввагонів, сприяє чіткому дотриманню вимог із охорони праці.

Після обертання на 180 градусів кузов піввагона опускається і встановлюється на дерев'яні підставки, і вже в цьому положенні можна проводити ремонт стійок кузова та верхньої обв'язки за допомогою зварювання з постановкою підсилюючих накладок, правку, вирізання, приварювання обшивки, стійок та верхньої обв'язки. Тепер працівникам цеху значно зручніше проводити демонтаж та монтаж



кришок люків піввагонів, гальмівного обладнання та поглинальних апаратів. Кантувач дозволяє розвернути вагон для ремонту балок рами. Впровадження кантувача вагонів вирішило основне питання – якості деповського та капітального ремонтів піввагонів.

– Які об'єми ремонтних робіт за допомогою кантувача виконало депо на сьогодні?

– Із введенням в експлуатацію кантувача наше депо почало капітально ремонтувати піввагони, чого раніше не робило. Станом на сьогодні капітальний ремонт зроблено 14 піввагонам, – долучився до розмови заступник начальника депо з ремонту Микола Петрашук. – Це клопітка праця, яка починається з промивки, чистки вагона, а далі його необхідно підняти, потім

подаються в ремонт візки, колісні пари, автотягачне обладнання, проводиться демонтаж гальмівного обладнання, знімаються кришки люків, п'ятники, які йдуть на наплавку та подальшу механічну обробку. Працівники депо ремонтують і кузова вагона. На цьому етапі ремонтних робіт працюють два електрогазозварники та два слюсарі. Загалом же в ремонті вагона задіяні працівники всіх цехів.

Технічний огляд здійснюється на пунктах технічного огляду в Чопі, Ужгороді, Батьовому, Мукачевому, Лавочному, Королевому, Сянках, які є структурними підрозділами депо.

– Вагонне депо Ужгород є базовим із проведення різних видів ремонтів інвентарного вагонного парку Укрзалізниці, – продовжує

розповідь начальник депо Андрій Тресін. – Окрім ПТО, у структуру депо входять і пункти перестановки вагонів в Есені, Мукачевому, механізовані пункти ремонту вагонів в Ужгороді та Чопі, де проводять технічні огляди з відчепленням вагонів. Маємо три транспортні переходи з Угорщиною, Румунією та Словаччиною, наші працівники працюють за кордоном, приймаючи вантажні потяги.

– Як нині працюється молодому керівникові?

– Мені пощастило з колективом. Мій попередник – колишній начальник депо Ігор Хабенюк – організував дружний трудовий колектив, у якому сформувалися свої традиції. Я ці традиції підтримую. До того ж і знаю цей трудовий колектив, бо після закінчення ДІІТУ розпочав свою трудову діяльність саме в цьому депо – спочатку бригадиром візкового відділення, потім змінним майстром вагонскладального цеху, згодом – заступником начальника депо з ремонту. Здобутий досвід тепер допомагає мені у щоденній роботі, у виконанні поставлених завдань.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

На фото (зліва направо): заступник начальника депо з ремонту Микола Петрашук, змінний майстер вагонскладального цеху Тиберій Балог, майстер з ремонту та виготовлення деталей Віктор Масалович і старший майстер вагонскладального цеху Іван Джуравець

Фото автора