

Поїзд для будівництва і



У ювілейному для Львівської залізниці 2011 році мостобудівельному поїзду №63 виповнилося 30 літ від часу заснування. Зібравшись на святкові збори, присвячені 150-річчю залізниці, мостобудівельники принагідно згадали і про своє невелике свято. Десять працівників мостобудівельного поїзда №63 з нагоди урочистої дати отримали нагороди за сумлінну працю.

Згадуючи про це, начальник мостобудівельного поїзда №63 Олег Мірчук (на фото вгорі ліворуч) розповідає, що поїзд був створений у липні 1981-го на базі виробничої дільниці МБП №61 для виконання робіт із ремонту та будівництва штучних споруд Львівської залізниці. Невдовзі після реформування БМП №664, фахівці якого збудували у Стрию залізничну лікарню, житлові багатопверхові будинки для залізничників, службові та господарські приміщення для підприємств вузла, будівельну дільницю приєднали до МБП №63.

Ці будівлі є гідними трудовими автографами теперішнього керівника мостобудівельного поїзда №63 Олега Мірчука, адже 25 років тому він працював будівельним майстром, згодом – виконробом. У 1991 році Олег Ярославович був призначений на посаду начальника виробничо-технічного відділу МБП №63, а через сім років став головним інженером. І стільки ж років уже очолює колектив МБП №63.

Період створення МБП №63 та реформування БМП №664 добре пам'ятає і Марта Шумилович, яка працювала бухгалтером у БМП №664, а з 1981-го по 1997-й – головним бухгалтером МБП №63. У 1997 році Марту

Михайлівну призначили головним бухгалтером Дорбудтресту, і вона переїхала до Львова, але й досі активно цікавиться життям колективу МБП №63, зараз тут трудиться її дочка Галина, яка закінчила ДІІТ, працювала інженером з охорони праці, а з 2009



року – старший інспектор з кадрів МБП №63. Саме Галина Романівна (після заміжжя Яблонська) охоче допомагала нам із підготовкою матеріалу до газети. Вона наголосила на тому, що особливості роботи підрозділу полягають у роз'їзному характері: по кілька тижнів поза домівкою в будь-яку пору року. Погодьтеся, за таких умов треба бути відданим справі.

– У нас є будівельна бригада, яка збереглася ще з тих часів, коли наш МБП №63 зводив житлові будинки, – розповідає Олег Мірчук. – Із 1997-го активне будівництво припинилося, і будівельну дільницю зробили мостовою. Крім того, наші фахівці виконували ремонти будівель на станціях Дрогобич, Трускавець, Славсько, Стрий. Брали участь у будівництві роз'язки Сихівського моста у Львові. Тепер працюємо на мостах, трубах, водопропускних спорудах – і будуємо, і ремонтуємо. Виконуючи завдання керівництва залізниці, допомагаємо будувати пасажирські платформи та проводимо їх поточний ремонт.

У колективі МБП №63 трудиться 131 особа, наполовину він складається з досвідчених працівників віком після 50 років. В основному це будівельні спеціалісти – газоелектрозвар-

ники, монтажники, бетонярі, машиністи компресорної установки. Найдосвідченіший із них – майстер виробничої дільниці №1 Василь Вітрів. Він почесний залізничник, працював на Одеській залізниці на перебудові моста біля станції Новоалексеєвка і на станції Рожище на Волині. Василь Іванович не тільки прекрасний фахівець, він володіє хорошими організаторськими здібностями й охоче вчить молодь.

Про надійний ремонт будівельної техніки уже не один рік дбає слюсар Римантас Римжус. А досвідчений компресорник Михайло Антоняк тепер передає свої знання двом молодим працівникам, які недавно прийшли у колектив.

Коли зайшла мова про роботу мостобудівельників, Олег Мірчук неодноразово наголошував, що повна перебудова моста – це відповідальна робота, бо треба розібрати старий і на його місце поставити з нуля новий.

– У 2011 році заново збудовано 11 об'єктів, тобто розібрані старі мости до основи і побудовано нові, – розповів Олег Ярославович. – У середньому за рік виконуємо роботи на 25-30 об'єктах, це – основних титульних, а ще є так звані аварійні роботи, адже більшість інженерних споруд на Львівській залізниці збудовані понад 100 років тому, особливо на гірських напрямках – Рахівському, Чернівецькому. Тож роботи вистачає по всій залізниці.

У 2011 році ми почали будувати на дільниці Ясиня–Рахів нову підпірну стінку, відновили стару, яка була зруйнована під час повені у 2010 році. Торік наші залізничні будівельники працювали у Сарнах, Чернівцях,

Тухлі. На зиму трохи скорочуємо роботи.

Звісно, кожна пора року має свої особливості, для мостобудівельників найважчий період тривалих дощів, адже мости в основному побудовані на гірських ріках – норавлих і підступних. Навіть після кількогодінних опадів вода може раптово піднятися. І дуже часто доводиться згортати роботи, забирати з русла техніку та пристосування. Є об'єкти, до яких взагалі нема як доїхати, тому доводиться працювати, як кажуть, із коліс.

У пам'яті багатьох – повені в Королево та в Чернівцях. Працівникам МБП №63 теж довелося ліквідувати їхні наслідки. Зокрема розбирали пішохідний міст у Чернівцях, який почав падати. Рік перед тим у Вадул-Сіреті відбудовували міст через ріку Сірет.

– Була надзвичайна ситуація на 78 км перегону Калуш–Беднарівка, коли після повені почали нахилитися опори моста, – згадує керівник БМП №63. – І ми в стислі терміни, десь за місяць, укріпили їх. А зараз цей міст уже перебудований на нових опорах. Будував його "Київмостобуд".

Працювали і на ліквідації наслідків повені: відновлювали підпірну стінку на станції Славсько, яка частково була підмита і обвалена. На 115 км перегону Ясиня–Рахів повністю відновили рибсерму підпірної стінки: вона теж була в аварійному стані й могла обвалитися. На 118 км перегону Ясиня–Рахів відновлювали функції водопропускної труби, адже через вирубування лісів вона була забита. На 119 км перегону Ясиня–Рахів ми відновили стару підпірну стінку, яка обвалилась, і продовжили її.

Інформацію керівника доповнює началь-

