

ремонті штучних споруд

ник виробничо-технічного відділу МБП №63 Олексій Черноусов:



– У 2011 році по штучних спорудах у нас було 17 об'єктів. Освоєно 9,350 млн грн, у тому числі 4 млн грн – на ремонт земляного полотна і підпірних стінок на перегонах Ясиня–Рахів і Славсько–Тухля. До найбільш вагомих об'єктів минулого року належить і капітальний ремонт із заміною основних конструкцій мостів на 424, 427 та 429 км дільниці Сарни–Ковель, а також на 280 км дільниці Сарни–Олевськ.

Олег Мірчук згадує, що фахівці мостобудівельного поїзда №63 працювали також на Одеській залізниці: у 2001-2002 роках там будували металевий міст – замінили певні елементи 33-метрового металевого прогону та повністю – проїзну частину, ставили безбаластне мостове полотно, пішохідні частини і ремонтували опори моста. На цьому об'єкті працювали три місяці.

– Роботи ускладнювали умови надання “вікон”, бо там дуже інтенсивний рух. Потім був міст біля станції Новоалексеєвка. Згодом працювали на автобані Одеса–Київ, – наголошує Олег Мірчук.

Згадуючи той період, він вважає, що кульмінація розвитку підприємства припала на роки, коли Георгій Кірпа очолював Міністерство транспорту і зв'язку України. Проте й попередні роки МБП №63 стабільно працює. Поповнився машинний парк: три роки тому отримали два нові екскаватори, два зварювальні агрегати, торік – довгомірний та бортовий КАМАЗи.

– Нам потрібно хоча б два крани, щоб ми могли працювати не на позиченій техніці, а на своїй. Не завадив би і важкий бульдозер, – продовжує розповідь керівник. – Доводиться використовувати кмітливість наших досвідчених спеціалістів. У 2010 році у зв'язку з тим, що нам не могли виділити кошти на роботу крана ГПЕК-130, довелося обійтися кранами, які є на залізниці. Щоб, як кажуть, не використовувати живі гроші, задіяли два крани ЕДК-1000 Здолбунівського і Ковельського відбудовних поїздів. Роботи виконували на трьохпрогонному мосту на дільниці Дрогобич–Стрий, де потрібно було повністю замінити прогони, поставити підферменні блоки і встановити мостове полотно – плити, тротуар. На мості стояли залізобетонні прогони споруди, які мають набагато більшу вагу (одна половина важить понад 70 тонн). І складність роботи полягала в тому, що їх треба було зняти і на їхнє місце встановити металеву прогонову споруду, на яку монтувалось залізобетонне мостове полотно. Звичайно, металевий прогін важить значно менше. Але проблема полягала в тому, щоб демонтувати стару середню прогонову споруду та монтувати нову на місце. Тому два крани працювали спарено, довелося розташувати їх ближче до середнього прогону моста та трохи наростити насип. А тоді вони вже середній прогін знімали одночасно. Потім з обох країв одночасно зняли ще два прогони. Для цього довелося облаштувати додатковий майданчик. Перш ніж отримали дозвіл на таку роботу, на місці побувала не одна комісія. При організації цих складних робіт особливо відзначився головний інженер МБП №63 Антон Нестеренко.

До нашої розмови долучився Василь Костик – лінійний механік та голова профкому МБП № 63. Саме він обслуговує, ремонтує, готує техніку до роботи на об'єктах. За стажем роботи Василь Богданович майже ровесник МБП №63, адже прийшов сюди працювати після служби в армії у 1982 році. Він також розповів історію створення підприємства та згадав всіх керівників, які очолювали колектив та долучилися до його здобутків. Серед них – Іван Алексєєв, Василь Кулішов, Іван Цюк, Сергій Барсук і теперішній начальник – Олег Мірчук. Для тих, хто працює в Стрию, збудовано санітарно-побутовий корпус, на першому поверсі – санітарно-побутові приміщення, гаражі та майстерні, на другому – кабінети адміністрації.

– Правда, зараз маємо проблеми з опаленням, оскільки завод “Металіст” перестав працювати, і нас відключили від котельні цього підприємства, – каже Василь Костик. – Тож доводиться виходити з положення дідівським методом та опалювати майстерні “буржуйкою”, а інші приміщення – електрообігрівачами.



– А ті, хто працює на перегонах, забезпечені пасажирськими побутовими вагонами. На кошти профкому ми закупили мікрохвильові та електричні печі, електрочайники та холодильники. Будівельники розігрівають собі їжу, яку беруть на час роботи, – наголосив Василь Костик. – А робота у нас нелегка, пов'язана з відрядженнями в різні регіони Львівської залізниці, а інколи і за її межі.

Утім, щоб відчутти ритм роботи фахівців МБП №63, варто приїхати на перегін і поспілкуватися з ними саме там. Тут, на 1612 км непарної колії перегону Славсько–Тухля, тривав капітальний ремонт підпірної стінки довжиною 180 метрів. На календарі був грудень 2011 року, і хоча гори присипав сніг, мороз, як для гірської місцевості, був незначний.



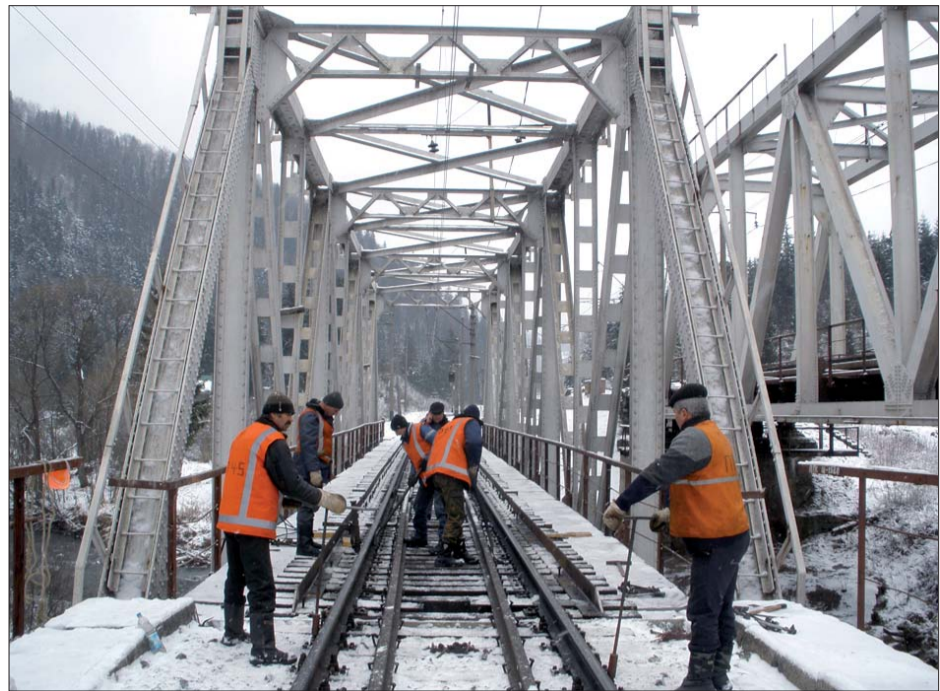
– Підпірна стінка утримує схил, на якому прокладені парна і непарна колії головного ходу залізниці, вона гарантує безпеку руху пасажирських та вантажних поїздів, які вдень і вночі йдуть зі сходу, – розповів будівельний майстер МБП №63 Михайло Федорків. – Одряду за коліями – шосейна дорога. Ще нижче – гірська річка.

Мальовничий карпатський краєвид так і проситься на художнє полотно, але людям ніколи було милуватися природою: поки не вдарили люті морози, треба завершити бетонні роботи на цьому об'єкті.

– Якби дозволяли погодні умови, зробили б більше, – каже будівельний майстер Михайло Федорків і додає, що такої ж думки колектив, із яким працює ось уже п'ятий рік. – У нас – хороші, відповідальні фахівці. Серед них – електрик Василь Калинич, теслярі Михайло Голець та Володимир Магурчак, кранівник Степан Говгера, штукатур Марія Білоган, бетоняр Ігор Гишук.

Щоб дати друге надійне життя підпірній стінці, треба витримати технологічний процес. Стару ж підпірну стінку зводили у післявоєнні роки, не робили армування, відповідно споруда почала “здавати”, а отже, виникла загроза зсуву. Загалом капітально відремонтували понад 60 відсотків 180-метрової підпірної стінки. У середньому на одну секцію довжиною 10 м іде 14-18 кубометрів бетону. Освоєно 1,8 млн грн.

– Жодних проблем із постачанням будівельних матеріалів не виникало. Перш ніж заливати бетон, виконали комплекс підготовчих робіт, у тому числі армування, – наголосив будівельний майстер Михайло Федорків. – Якби його зробили в ті роки, коли стінку будували, то, напевно, зараз вона не потребувала б капітального ремонту. Ми після ремонту



даємо гарантію надійності підпірній стінці не менше, як на 50 років.

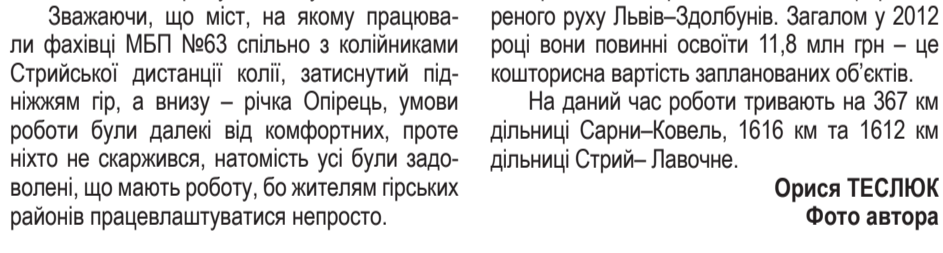
Підпірна стінка на 1612 км непарної колії перегону Славсько–Тухля – перехідний об'єкт на 2012 рік, і фахівцям МБП №63 треба буде освоїти 2,8 млн грн. Вони готові також подбати, щоб стінка мала естетичний вигляд. Для цього її поштукатурять. Сподіваються, що роботи виконають у стислі терміни, однак у будь-якому разі вони будуть завершені до проведення в Україні Євро-2012.

Того грудневого дня ми побачили роботу фахівців МБП №63 ще на одному гірському об'єкті – на металевому мості, який розташований недалеко від підпірної стінки, що на 1616 км перегону Славсько–Тухля.



Старший виконроб Василь Шпарик зауважив, що зараз готують непарну колію металевого моста до заміни дерев'яного бруса на безбаластне полотно: міняють “рибки”, фасонки – кріплення вузлів на високоміцні болти, а вже у 2012 році укладатимуть бетонні плити безбаластного полотна, адже це плановий об'єкт саме цього року. Аналогічні роботи були виконані чотири роки тому на парній колії металевого моста, один прогін якого має 45-метрову довжину.

Зважаючи, що міст, на якому працювали фахівці МБП №63 спільно з колійниками Стрийської дистанції колії, затиснутий підніжжям гір, а внизу – річка Опірець, умови роботи були далекі від комфортних, проте ніхто не скаржився, натомість усі були задоволені, що мають роботу, бо жителям гірських районів працевлаштуватися непросто.



– Роботи на двох об'єктах, де ви побували, триватимуть і у 2012 році, – продовжив розмову начальник МБП №63 Олег Мірчук. – Цей рік для нас буде не менш напруженим, ніж минулий – 2011-й. Плануємо побудувати та відремонтувати 17 штучних споруд. Зокрема передбачено будівництво нової підпірної стінки на 119 км перегону Делятин–Рахів: згідно з проектом, ми відновили тут зруйновану підпірну стінку та насип і зараз повинні продовжити її в сторону Ясині, щоб під час повені вода не підмивала залізничну колію.

На черзі – ремонт моста на перегоні Красне–Тернопіль. Старий прогін замінять на новий, металевий, який ми вже отримали. Складною буде заміна залізобетонного моста на металевий на перегоні Лавочне–Мукачеве, оскільки до нього нема зручного під'їзду.

У планах мостобудівельників – капітальний ремонт пішохідного моста на станції Чоп. На 367 км дільниці Ковель–Сарни, Рафалівка–Чарторийськ триватимуть роботи з ремонту трьох 88-метрових ферм моста. Торік тут виконали 30 відсотків роботи, а в 2012-му планують завершити решту. Матеріалами на цей міст уже забезпечені завдяки добрій співпраці із Львівськими експериментальним заводом та заводом залізобетонних конструкцій. А конструкціями на проїжджу частину забезпечує Старокостянтинівський завод залізобетонних виробів.

Ще фахівці 63-го мостобудівельного мають три об'єкти – три мости на дільниці прискореного руху Львів–Здолбунів. Загалом у 2012 році вони повинні освоїти 11,8 млн грн – це кошторисна вартість запланованих об'єктів.

На даний час роботи тривають на 367 км дільниці Сарни–Ковель, 1616 км та 1612 км дільниці Стрий–Лавочне.

Орися ТЕСЛЮК
Фото автора