

# “У люті морози щогодини чаювали в пункті обігріву”



**Б**резневого ранку неподалік пункту обігріву шостого околотку Підзамчівської дистанції колії я спілкувалася з монтерами колії – першозимниками Романом Марковичем та Василем Гнатівим. Нині тут уже ніщо не нагадує про снігопади і морози: чисті перони та рейки. Обидва монтери кажуть, що екзамени першої зими витримали успішно завдяки навчанню, яке пройшли в дистанції, і настановам досвідчених колег – колійного майстра Івана Ткачика, бригадира Віталія Кокоцького та старшого робітника Сергія Калапіщак, що певний час виконував обов'язки бригадира.

24-річний Роман Маркович закінчив Львівське залізничне училище №1 і здобув фах слюсаря-ремонтника промислового обладнання. На залізницю потрапив, коли одружився – дружина з родини залізничників, тож невдовзі й Роман пішов працювати монтером колії. Нині працює у шостому околотку Підзамчівської дистанції. Монтери колії задіяні в основному в межах станції, а тут неподалік є пункт обігріву зі всіма умовами: холодильник, електрочайник, мікрохвильова піч, сушарня для одягу

та взуття, душ із теплою водою.

Минулий грудень не був холодним, видані в дистанції, не доводилось одягати. Проте вже у січні почалися випробування і снігом, і морозами. Згадуючи про цей період, монтер колії Роман Маркович каже, що більше 40 хвилин на холоді не працювали, робили 20-хвилинну перерву, чаювали в пункті обігріву.

Серед обов'язкових заходів – щоденний інструктаж із техніки безпеки роботи в зимових умовах на дільниці з інтенсивним рухом. А ще Роман Маркович працював у парі зі старшим робітником, монтером п'ятого розряду Сергієм Калапіщак.

– Узимку переважно стрілки чистили від снігу, – згадує Роман Маркович. – Але тільки вдень, бо до нічних чергувань та у вихідні дні залучали досвідчених монтерів колії.

У бригаді Віталія Кокоцького, крім Романа Марковича, працював ще один першозимник – монтер колії Василь Гнатів, який прийшов на залізницю в серпні минулого року. Хоча мав досвід роботи газозварника, особливості роботи монтера колії переймав від

досвідчених колійників.

– На той час виконував обов'язки бригадира Сергій Калапіщак – старший робітник, – згадує Василь Гнатів. – Власне він був закріплений за мною у якості наставника. Навчання проводили інженер з охорони праці, бригадир та майстер.

На запитання, що порадив би монтерам колії, які стануть першозимниками наступного сезону, Василь Гнатів каже:

– Насамперед серйозно поставитись до навчання, яке організують для першозимників на підприємстві. Слухати майстра, бригадира та старшого робітника. Одягатися тепло та не ходити одному по колії взимку, адже в цю пору погіршується видимість.

Старший робітник шостого околотку, монтер колії п'ятого розряду Сергій Калапіщак із десятирічним досвідом роботи допомагав першозимникам Роману Марковичу та Василю Гнатіву пізнавати ази професії.

– Щороку в дистанцію приходять кілька першозимників. І хоча всі зими непрості, особливості роботи в цю пору полягають насамперед у чіткому дотриманні правил безпеки, – каже Сергій Калапіщак. – Незважаючи на те, що минула зима була сніжна та морозна, відпрацювали успішно. Збоїв у роботі не було, ніхто з першозимників не захворів.

Як наголосив інженер з охорони праці служби колії Микола Хом'як, під час роботи у складних погодних умовах вживалися підвищені заходи безпеки та захисту працівників. Зокрема встановлювалися перерви для обігріву працівників, які виконували роботи на відкритому повітрі. Загалом для колійників відкрито 621 пункт обігріву. До початку зимового сезону пройшли навчання 596 першозимників.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото автора

# І лекції, і практичні заняття, й іспити

**М**инулого осінньо-зимового сезону у локомотивному депо Львів-Захід була рекордна кількість першозимників – 64 особи.

Як розповів інженер з підготовки кадрів локомотивного депо Андрій Стесюник, у попередні роки першозимників було менше – 49 осіб, а у вересні минулого року організовано курси цільового призначення та сформовано аж чотири групи.

Здебільшого це – машиністи електровозів та тепловозів і їхні помічники, машиністи кранів на залізничному ходу, слюсарі з ремонту тягово-рухомого складу та чергові стрілочних постів.



– Перелік першозимників поповнювався з березня до кінця серпня, – розповідає Андрій Стесюник. – А вже 1 вересня

почалося навчання, яке тривало місяць. Ті працівники, які влаштувалися з 1 вересня до 25 березня, приступали до навчання не пізніше п'яти днів після підписання наказу про їх зарахування на роботу.

Для цього попередньо сформували графік занять і теми навчання. За вказівкою Укрзалізниці про організацію роботи з першозимниками, обсяг навчання – не менше 20 годин. Проте у нас в депо кількість годин більша. Керуючись відповід-

комісії. Ми маємо бути впевнені, що молодь засвоїла інформацію, бо їхня робота безпосередньо пов'язана із безпекою руху.

Під час навчання досвідчені колеги акцентували увагу на характеристиках електровозів і тепловозів, особливостях конструкції, принципі дії і взаємодії вузлів та агрегатів, наприклад, у механічному обладнанні та ходовій частині локомотива, даховому обладнанні електровозів, автогальмівному обладнанні, видах мастильних матеріалів для змащування вузлів та механізмів локомотива, захисті електричних машин від снігу та вологи тощо. Тобто доводили до молодих локомотивників всю інформацію про те, як обслуговувати і ремонтувати обладнання тягово-рухомого складу в зимовий період року. Були теми і з охорони праці та техніки безпеки. За усіма першозимниками закріпили досвідчених колег – інструкторів виробничого навчання.

Про свою першу зиму розповів слюсар кранового цеху Тарас Плахтина.

– У локомотивне депо я прийшов працювати 22 серпня минулого року, – розповідає Тарас Плахтина. – А вже з 1 вересня почалися заняття з підготовки до роботи в осінньо-зимовий період. Деякі нюанси роботи локомотивної техніки взимку нам пояснювали під час навчання у Львівському міжрегіональному вищому професійно-технічному училищі залізничного транспорту, але теоретичні знання швидко за-



ними інструкціями, ми сформували тематичний план лекцій в середньому на 24 години.

Навчальна програма для експлуатаційників – машиністів електровозів, тепловозів та їхніх помічників – становила 25 годин. Менше ніяк не можна, адже молоді локомотивні бригади повинні знати всі нюанси експлуатації поїздів у зимовий період. Для слюсарів з ремонту тягово-рухомого складу лекції проводилися 24 години. Минулого року до нас на роботу влаштувалися четверо машиністів кранів на залізничному ходу. Для них програма навчання тривала 22 години. Лише для чергових стрілочних постів програма навчання передбачена на 20 годин. Але проводилися не тільки лекції, були й практичні заняття. Молоді залізничники теоретичні знання закріплювали безпосередньо в цехах. Так інформація набагато краще запам'ятовується. Після закінчення навчання першозимники складають залік кваліфікаційній

буваються. Та й за учнівською партою інформація сприймається інакше, ніж у досвідченого працівника безпосередньо на підприємстві. Працюючи слюсарем, зустрічаєшся з багатьма нюансами роботи і розумієш, що знань, які дають в училищі, замало. Я, наприклад, потрапив у крановий цех, а тут техніка має багато своїх особливостей. Але в депо розуміють, що треба знати слюсарям насамперед, тому навчання побудоване дуже грамотно. Тим більше, що інформацію відразу можна закріпити на практиці у цеху.

Спецодягом і спецвзуттям нас забезпечили, опалення в цехах працювало справно, а ще мені допомагав у роботі досвідчений слюсар Мар'ян Вижбіцький. Він докладно пояснював усі тонкощі слюсарської справи як фахівець, який кожен день працює з усіма вузлами та механізмами.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

# “Кожен генерал колись був солдатом”

(Закінчення. Поч. на 2-й стор.)

– Залізничником став за прикладом мами, яка працює черговою по станції Куликів, – продовжує Тарас Оліярник. – Ще змалку бачив роботу залізничного транспорту, цікавився усім, що стосується залізниці. Після закінчення технікуму та військової служби за скеруванням прийшов працювати на станцію Клепарів. Робота мені подобається, звісно, спочатку було трохи важко, треба було звикнути, так би мовити, “втягнутися” в цей ритм, адже робота позмінна. Та й на практиці вона має свої особливості, нюанси, які не завжди описані у навчальних посібниках, але, безперечно, теоретичні знання стають у нагоді під час практики.

Трохи важче психологічно працювати у нічну зміну, і хоча маємо хороше освітлення, але вночі – то не вдень. Проте до всього звикаєш – уночі тут теж постійний рух, вказівки по гучномовцях, їздять тепловози, робота кипить. Особливих труднощів взимку в нас не було – мали теплий спецодяг і спецвзуття, дбали про прибирання своїх робочих місць від снігу і льоду. Під час морозів грілися у теплих приміщеннях.

Оскільки я паралельно з роботою навчаюся, то їджу до Харкова на екзаменаційні сесії. Попередньо через знайомих, які там вчилися чи зараз вчаться, шукаємо для оренди квартири недалеко від академії. За добу господарі просять 250 грн, живемо по п'ятеро-шестеро – так виходить дешевше, адже зарплата в нас невисока.

Дуже хочеться в майбутньому досягти багато у своїй професії, мати кар'єрний ріст. Усі прагнуть відразу бути начальниками, а так не буває. Вважаю, що для початку треба утвердитися у своїй роботі, якнайкраще себе проявити, постійно вчитися й вдосконалюватися, і тоді все буде добре.



– Хлопці добре працюють, дотримуються усіх вимог, нема до них зауважень, – зазначає Марія Середницька. – Постійно наголошуємо молоді, що навчання вже закінчилося, почалася серйозна і дуже відповідальна робота. Вони працюють у небезпечній зоні, а тому повинні бути дуже обережними, берегти своє життя.

Про всі тонкощі роботи їм часто розповідають головний інженер станції Богдан Кузьо, начальник технічного відділу Руслан Наливайко, інженер з охорони праці Андрій Завальнюк. Позаминулого року у нас було 22 першозимники. Навіть якщо працівника перевели до нас з іншого залізничного підрозділу, все одно проводимо для нього першозимнє навчання, щоб він знав особливості роботи нашої станції, всіх робочих місць.

Галина КВАС  
Фото автора