Ñòàíö³ÿ Òåðíîï³ëü: êîë³éí³ ðîáîòè çàâåðøåíî

(Закінчення. Поч. на 2 стор.)

Умови, що сприяють роботі

Успіх робочого процесу залежить від багатьох чинників. Серед них – комфортний відпочинок і якісне харчування працівників. Як розповів майстер Львівського центру механізації колійних робіт Ігор Скоць, комфортні умови праці і відпочинку на період робіт забезпечив санітарно-побутовий поїзд, виготовлений фахівцями Тернопільського пасажирського вагонного депо.

– У нас є перший санітарно-побутовий поїзд, виготовлений у Тернополі, – розповідає Ігор Скоць. – Він має найбільший запас води і велику кількість душових кабін, що дозволяє за короткий час після зміни помитися кільком десяткам людей. А тут милися не тільки працівники нашого підрозділу, але й дистанції колії, і працівники КМС №125. Проживали у купейних вагонах, де, незважаючи на погодні умови, було тепло та комфортно. Сніданки готували самотужки на електроплиті, що є в побутовому поїзді. А на обід і вечерю нас забезпечували повноцінним гарячим харчуванням. За словами колійників, харчуванням вони задоволені. Певних незручностей додавала лише негода, але у санітарно-побутовому поїзді є сушарня, тож за ніч спецодяг і спецвзуття повністю висихали.

Умовами у санітарно-побутовому поїзді я вирішив переконатися особисто, адже востаннє бачив його під час офіційної презентації в пасажирському вагонному депо Тернопіль. Чесно кажучи, не розчарувався побаченим, адже поїзд перебуває в такому ж зразковому стані, як і чотири роки тому. Навіть у дизельному приміщенні чистота, і, зрозуміло, у роздягальні та душових кабінах все до ладу: нема жодного зламаного вішака чи крана, у сушці для одягу теж повний порядок.

Механік санітарно-побутового поїзда Микола Капітан стверджує, що підтримувати поїзд у такому стані вдається завдяки шанобливому ставленню залізничників, адже кожен відчув різницю, коли такого поїзда не було, і коли він з'явився. Крім того, кожного дня тут прибирають та обробляють антигрибковими засобами.

– А коли потрібно включати двигуни, щоб вчасно забезпечити гарячою водою весь колектив? – поцікавився у механіка.

– Щоб підготувати воду, завжди потрібно орієнтуватися на погодні умови, – розповідає Микола Капітан. – Якщо на вулиці тепло, то для нагрівання води потрібно менше часу, якщо холодніше, то й часу потрібно більше. Наприклад, у погідний день вода нагрівалася за 2 години 35 хвилин. У негоду я швидше включав дизель-генераторну установку, адже на вулиці значно похолодніло, а колективу після зміни потрібно помитися і висушити одяг. А працівників – близько 60 осіб. Сушка працювала цілу ніч, щоб люди могли зранку вийти на роботу в сухому одязі.

Подбали і про пасажирів

Спілкуючись із залізничниками, мимоволі помітив, що й пасажирам цікаво спостерігати за залізничною технікою. Хоча це й не дивно, бо мало хто з них бачив такі складні механізми. В одного з таких пасажирів поцікавився, чи не завдають масштабні роботи певних незручностей, проте отримав відповідь, на яку навіть не сподівався.

– Жодних незручностей не відчуваю, – наголосив пан Олексій. – Розумію, що всі ці роботи спрямовані на покращення перевезень пасажирів і безпеку руху. Я навпаки задоволений, що залізниця в такий скрутний час знаходить кошти для проведення ремонтів, для підтримання і розвитку своєї інфраструктури.

Те, що пасажири з розуміння ставляться до короткотривалих незручностей, підтвердив і начальник вокзалу Тернопіль Михайло Жуков:

– За час проведення ремонтних робіт до нас не надійшло жодної скарги від пасажирів, – говорить Михайло Парфенійович. – А певні незручності таки є, бо сьома колія, на яку приймаємо пасажирські проїзди, віддалена від вокзалу. Щоб пасажирам перейти на посадку або до вокзалу, потрібно перетнути чотири колії. Раніше для цього було вісім переходів, а зараз – лише два тимчасових. Але пасажири поставилися до всього з розумінням. Крім того, працівники багажного відділення допомагають пасажирам, особливо похилого віку, перейти помости, які настилали під час прибуття або відправлення поїздів зі станції Тернопіль.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

● *Коментар до теми*

Начальник відділу капітального ремонту служби колії Роман ЄРМАКОВ:

– Завдяки використанню високопродуктивних колійних машин РМ-80 та МКТ вдалося виконати роботи з модернізації та капітального ремонту колій станції Тернопіль усього за 20 діб. Без цієї техніки роботи тривали б значно довше – понад місяць. Зокрема без допомоги щебенеочисної машини РМ-80 нам не вдалося би зекономити чимало щебеню для балансування колії після виконання робіт. А застосування випровочної машини ВПР-09 гарантувало безпеку руху поїздів на коліях, відремонтованих різними видами ремонту.

"ß â³ä÷óâàþ éîãî äî íàéìåíøî¿ ãàéêè, à â³í – ðîçóì³º ìåíå..."

– Шкода, що інші так і не пізнають справжню силу сталевого "коня". А ось я без нього не уявляю свого життя, навіть вночі мені сниться, як ми працюємо. Трактор – це потужність, з ним – хоч куди, навіть туди, де ніхто не наважиться поїхати. Я пишаюся своїм сталевим другом, – так розпочав свою розповідь тракторист моторвагонного депо Королево Іван Герендазов *(на фото)*, який понад 20 років працює за кермом сталевого силача.

Професію тракториста Іван уподобав змалку, хоча міг здобути інший фах, адже в школі вчився добре. Але його вабив трактор. І коли вперше сів за кермо, зрозумів, що це – його робота. Відпрацювавши чимало літ за кермом, ще більше полюбив свою професію. А роботи ніколи не буває замало – постійно треба щось перевозити, часом навіть в Ужгород, Чоп, Мукачево. Охоче їде тракторист і в далекі рейси, бо впевнений, що сталевий друг його не підведе. Адже він регулярно проводить профілактичні технічні огляди і за потреби замінює ту чи іншу деталь. Іван відчуває, що коли з часом сяде за кермо нового трактора, то сумуватиме за цим, бо стільки років відпрацювали разом – це як велика дружба між людьми.

Молодь нині не прагне сісти за кермо трактора, але Іван Герендазов упевнений, що професія тракториста ще довго залишатиметься у великій пошані. Адже ця надійна техніка щодня служить людям на усю свою немалу потужність.

Іван КОЗАК,
ст. Королево

Ðîáîòà áåç ïðàâà íà ïîìèëêó

Оператор дефектоскопного візка – професія непроста і дуже відповідальна. У Хустській дистанції колії є лабораторія дефектоскопії, базується вона на ст. Королево. Нині вже пенсіонер, колишній майстер Іван Дорогій згадує, що його підлеглі персонально відповідали за надійність залізничної колії. За допомогою електронного обстеження вони можуть знайти в рейках тріщини, які неозброєним оком побачити практично неможливо.

Як розповів Іван Васильович, є три різні дефектоскопні візки: для перевірки колії, зварювальних стиків та стрілочних переводів. Дефектоскопні дослідження відбуваються часто і суворо за графіком, адже тут безперебійно курсують вантажні та пасажирські поїзди.

Візки повністю укомплектовані необхідним обладнанням. Роботи вистачає, іноді по кілька разів доводиться знімати дефектоскопний візок із колії, пропускаючи потяги. Працівники контролюють відрізок довжиною 346 кілометрів, який проходять пішки за будь-якої погоди у всі пори року.Тому й працюють тут тільки віддані своїй справі люди.

Іван КОЗАК

На фото: оператори дефектоскопного візка Павло Касинець, Ендре Боко, Василь Монда, Арпад Якоб