



Вадул-Сірет працює цілодобово

Із другої декади вересня на пункті перестановки вагонів станції Вадул-Сірет чотири зміни залізничників забезпечують безперервну цілодобову роботу. Діяльність тут активізувалася завдяки суттєвому збільшенню обсягів замовлень на перевезення нафтопродуктів з румунської сторони. Залізниці вигідна така співпраця: окрім коштів, отриманих за перевезення цінного вантажу, є доходи і за перестановку цистерн із широкої колії на вузьку (європейську) і у зворотному напрямку. Перевезення нафтопродуктів здійснюється за найвищим тарифом і залежить від кілометражу, а за перестановку кожної цистерни з колії шириною 1520 мм на колію 1435 мм і навпаки залізничники отримують близько 2,8 тис. грн.

За словами начальника служби вагонного господарства Львівської залізниці Володимира Мельничука, у вересні обсяги перевезень нафтопродуктів на дільниці Вадул-Сірет збільшилися у півтора рази.



— Якщо з початку року за місяць ми переставляли близько 370 вагонів, то у вересні їхня кіль-

кість, згідно зі замовленнями румунської сторони, сягне 650-700 вагонів. Нинішні обсяги перевезень наближені до тих, які станція мала у 2006-2007 роках, — наголосив Володимир Мельничук.

Поки що замовлення на перевезення такої кількості нафтопродуктів із боку румунської сторони є до кінця вересня, але керівник вагонної служби сподівається, що такі високі показники збережуться до кінця року. Тим паче, що кількість цистерн, необхідну для задоволення потреб румунських замовників, залізниця може забезпечити у повному обсязі. Якщо цистерни потребують пропарювання чи очищення, то їх попередньо перед навантаженням скеровують до ремонтного вагонного депо Дрогобич у пункт пропарки вагонів.

Щоправда, потреба у перестановці вагонів для перетину кордону виникає не завжди — на румунському боці до станції

Дорнешти прокладена колія шириною 1520 мм, тому нема необхідності переставляти вагони, які рухаються звідти чи туди. Зараз цистерни з нафтопродуктами відправляються з іншої станції, яка не має широкої колії.



Оскільки пункт перестановки вагонів станції Вадул-Сірет є лінійною дільницею експлуатаційного вагонного депо Коломия, то саме на плечі його керівника Романа Гуцуляка лягла відповідальність за організацію роботи згідно з графіком і без збоїв. Як розповів Роман Дмитрович, на допомогу пункту з експлуатаційного вагонного депо Ужгород відрядили одного кранівника, а з ремонтного вагонного депо Коломия — десять слюсарів, одного електрика і одного зварювальника для перестановки вагонів. Обидва депо знайшли можливість виділити працівників без збоїв у робочому

графіку. Вагони зараз переставляють одночасно дві зміни працівників, а загалом чотири зміни охоплюють добовий цикл роботи — тобто працівник, який виходив на денну зміну, виходить на роботу на наступний день у нічну, а через два дні — знову у денну.

На станції Вадул-Сірет вагонники перебуватимуть до кінця вересня, і для них тут створені необхідні робочі й побутові умови. Приїжджих працівників поселили у кімнатах відпочинку на вокзалі, вони мають змогу харчуватися у недорогому закладі поблизу. Є обладнані роздягальні, сушка, кімната прийому їжі, працівники забезпечені спецодягом і спецвзуттям.



За словами начальника пункту перестановки вагонів станції Вадул-Сірет Віктора П'ясецького, потужності пункту дають змогу переставляти одночасно 14 вагонів

за півтори години. За кожним вагоном закріплений щонайменше один працівник, а наглядає за всім керівник робіт — бригадир або старший стропальник. Зазвичай прибуває 60 вагонів, які ділять на групи і подачі. Наприклад, рухоми склад в кількості 31 вагона ділиться на три подачі по 10 вагонів, які можуть переставити приблизно за 1 годину 20 хвилин.

Віктор П'ясецький зазначив, що кожен вагон має власні візки і колісні пари, які у жодному разі не міняють. На це є своя причина: коли ремонтують вагони і разом із ним його візки та колісні пари, дані про кожен вагон вносять у спеціальну форму. Якщо встановити на вагоні "чужі" візки і колеса, це може серйозно вплинути на безпеку руху.

Зважаючи на великі обсяги робочого навантаження, особливу увагу тут звертають на безпеку праці. Зокрема вагонники на станції Вадул-Сірет стикаються з проблемами природного характеру, незалежними від них, наприклад, якщо швидкість вітру перевищує 15 метрів за секунду, зупиняється автоматика крана, який подає візки. А такі вітри — не рідкість на станції, розташованій практично у відкритому полі. Тому роботу організовують таким чином, аби виконувати замовлення румунської сторони вчасно з урахуванням усіх вимог безпеки руху та охорони праці.

Лілія ХОМИШИНЕЦЬ
Фото автора

