

КМС-125: кілометри праці у літописі залізниці

Історія колійної машинної станції №125, яка нині базується у Дублянах Львівських, щодня продовжує свій відлік із кожним кілометром новозбудованої, капітально відремонтованої чи модернізованої колії. За майже 70 років сумлінної роботи колективу станції таких кілометрів набралось чимало. Заснований у червні далекого 1944 року підрозділ Львівської залізниці, який тоді називався Колійна дорожня машинна станція №1, у повоєнні роки відновив і побудував близько 400 км залізничних шляхів. Із часу заснування станція капітально відремонтувала 3500 км колії, у тому числі 900 км – за період незалежності України. Нині колійна машинна станція №125 має і досвідчений кадровий потенціал, і необхідний технологічний комплекс залізничних машин та механізмів для здійснення всіх видів ремонтних робіт і капітально-будівництва колій. Тож не дивно, що без фахівців та механізмів станції не обходяться жодні масштабні колійні роботи на території Львівської магістралі.

У році, що минає, колектив КМС №125 записав до свого активу чергові кілометри капітально відремонтованої та модернізованої колії.



– Цього року наші працівники та техніка разом із колегами з інших підрозділів служби колії працювали на перегоні Верба-Кам'яниця, де модернізували майже 10 кілометрів колії, капітально відремонтували кілометровий відрізок колії на станції Рудно, нині завершуються роботи з капітального ремонту 10 кілометрів залізничного шляху на перегоні Колодно-Сапіжанка, – розповідає начальник колійної машинної станції №125 Тарас Чернега. – До кінця року заплановано охопити капітальним ремонтом дві кілометрові ділянки колії на станціях Колодно і Сапіжанка.

Особливі спогади про рік, що минає, у керівника підприємства залишили роботи з модернізації колії.

– Працювати довелося в непростих умовах серпневої спеки, – продовжує Тарас Чернега. – Приємно відзначити, що завдяки належній підготовці техніка нас не підвела, працівники теж відмінно впоралися з виробничими завданнями. До слова, для цього були створені необхідні умови: залізничники проживали у санітарно-побутовому вагоні, мали триразове харчування, до місця виконання робіт довозили питну воду.

Як з'ясувалося, нині клопоти керівника пов'язані не лише з виробничими питаннями, а й зосереджені на організації належних санітарно-побутових умов на підприємстві. Із цією метою приміщення колишньої їдальні, яке пустувало на першому поверсі адмінбудівлі, переобладнано під кімнату для приймання їжі, роздягальню, сушилку мокрого одягу. Паралельно із завершенням облицювальних робіт усередині приміщення зі Львівського заводу

залізобетонних конструкцій уже надходять нові меблі, а шафи для одягу – виготовлені в Івано-Франківських дорожніх механічних майстернях.

Оскільки взимку припиняються активні ремонтні роботи на колії, працівники колійної машинної станції зосереджують увагу на технічному стані машин та механізмів, готуючи їх до початку наступного сезону колійних робіт. Усю техніку, яка повертається на станцію, ретельно оглядають, складаються акти про дефекти, план робіт та графік їх виконання. До речі, цей період не менш важливий, а, можливо, і більш відповідальний, адже від якості ремонту залежить надійна робота техніки в режимі жорсткого часового ліміту колійних "вікон".

Згадавши про літню спеку на перегонах, неможливо оминати увагою і весняні "сюрпризи" природи, які обернулися рясними снігопадами і хуртовинами у березні цього року. Тоді у сніговій блокаді опинилися не лише водії автотранспорту на магістральних автошляхах, а й мешканці багатьох міст і сіл області. На допомогу їм оперативно прибули залізничники зі своєю технікою. Були серед них і працівники КМС №125.

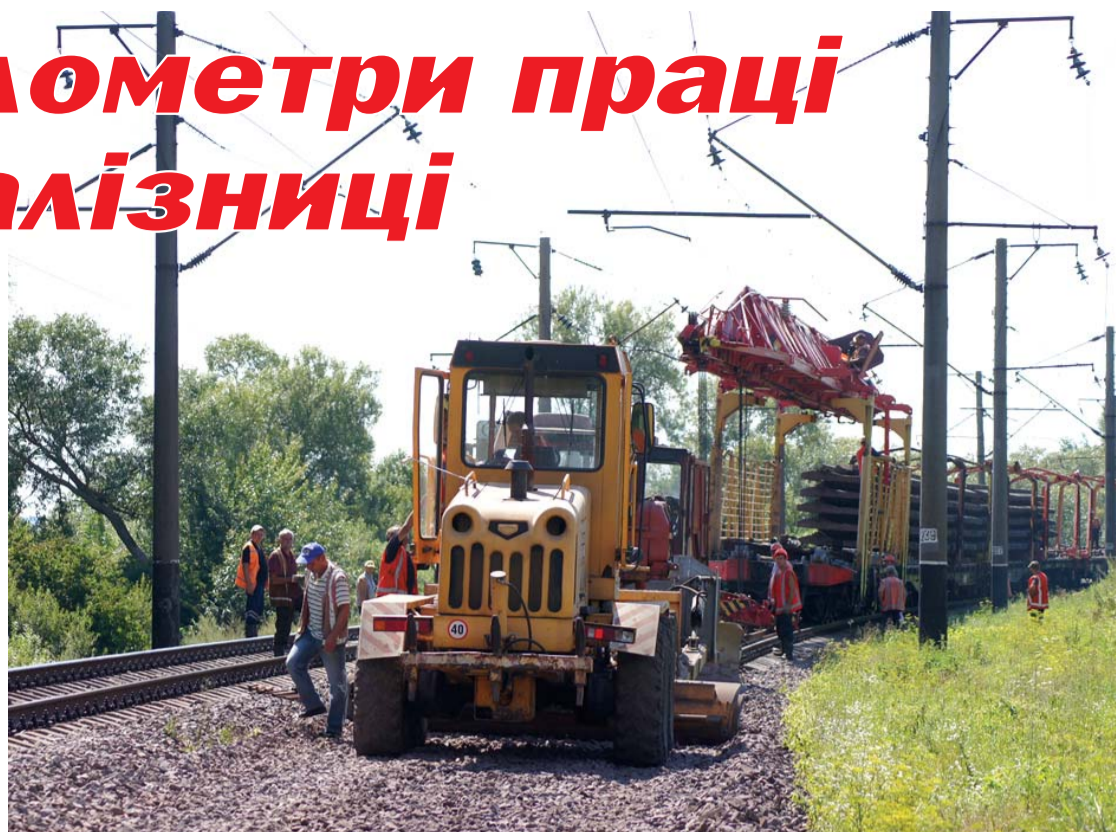
– Складність моменту полягала в тому, що в цей період ми якраз завершуємо запланований обсяг ремонтів, – згадує Тарас Чернега. – Але, отримавши відповідну вказівку, одразу ж скерували трактори на проблемні ділянки. На щастя, і техніка, і люди успішно пройшли нелегкі "польові випробування".

Безпосереднім учасником ліквідації наслідків стихії був машиніст бульдозера КМС №125, почесний залізничник Нестор Топорович. У розмові з кореспондентом газети Нестор Миколайович детальніше згадав хроніку тих подій.

– Ми розчищали від заметів дороги у селах Золочівського району. Разом зі мною у бригаді були машиністи бульдозера Ярослав Росіл, Степан Бадьо та Євген Ренчка. Працювали у дві особи позмінно. Відпочивали по черзі у санітарно-побутовому вагоні, який стояв на станції Золочів.

Керував роботою майстер з автотодору. Умови були надзвичайно складні. Бульдозер, який, здавалося, легко дає собі раду із земляними чи щебеневими валами, ледве розгортав кучугури мокрого снігу.

Робота у таких екстремаль-



них умовах не була для Нестора Топоровича новиною, адже за життя йому довелося побувати у різних надзвичайних ситуаціях. Можна сказати, що Нестор Миколайович пройшов бойове "хрещення" водою, коли керував бульдозером, відновлюючи залізничне сполучення після руйнівних повеней, і вогнем, коли язики полум'я, що охопили землю внаслідок техногенної катастрофи поблизу Ожидова, розпікали гусениці його бульдозера.



Мужність і самовіддана праця Нестора Топоровича не залишилися без уваги. За високий професіоналізм, виявлений під час виконання особливо важливих завдань, та сумлінну працю він нагороджений знаком "Почесному залізничнику". Цю нагороду під час урочистого відкриття швидкісного сполучення на дільниці Львів-Здолбунів йому особисто вручив тодішній генеральний директор Укрзалізниці, а нині міністр інфраструктури України Володимир Козак.

У розмові з Нестором Топоровичем з'ясувалося, що доля гартувала його змалечку. Народився Нестор Миколайович у селі Воля Старосамбірського району, був наймолодшим із дитячого квартету у сім'ї. Біда спіткала родину несподівано: коли хлопцеві заледве виповнилося півтора року, помер батько, тож Нестору і трьом його старшим сестрам довелося з ранніх літ допомагати матері – пізнати ціну праці. Після закінчення сільської школи юнака призвали до лав армії. Власне там Нестор Миколайович і закріпив знання у професії, якій присвятив усе трудове життя.

– Службу у ракетних військах я проходив у Білорусі, а розпочав її машиністом дизельного механізму ракетної установки, – розповідає Нестор Топорович. – Після трьох місяців служби пересів на бульдозер. Власне ще до армії мені довелося попрацювати на тракторі у радгоспі, проте стійких навичок керувати бульдозером я не мав. Але поступово, як кажуть, власним розумом та порадами досвідчених колег набував досвіду. Коли час служби добігав кінця, мені запропонували залишитися на понадстрокову службу, але в телефонній розмові мати наполягла, щоб я повернувся – вдома бракувало чоловічої опори. Так і зробив. Півмісяця попрацював у домашньому господарстві, а потім чоловік моєї сестри, який уже працював у КМСі, запропонував піти в колійний підрозділ бульдозеристом. Я погодився і працюю тут із 1978 року.

До слова, за стажем роботи Нестор Топорович нині найдосвідченіший працівник КМС №125. Він серед перших приїхав зі Самбора, де базувалася станція, на її сучасну територію, яка тоді складалася з однієї колії, що вела на територію розташованого поруч рейкозварювального поїзда.

Паралельно з основною роботою на перегонах на новому місці розбудовувалася інфраструктура колійної машинної станції, зміцнювався її технічний потенціал. На зміну старій техніці приходила нова, потужніша. Роботу на залізниці Нестор Топорович починав за важелями бульдозера ЕС-100, зго-

дом став машиністом бульдозера Т-74, потім "осідлав" потужніший Т-130, а нині вправно керує бульдозером Т-170. Під майстерним керівництвом Нестора Миколайовича трактор акуратно і точно виконує всі операції, і хоча бульдозеру зазвичай дістається чорнова робота, машина Нестора Топоровича завжди у справному стані та доглянута. Часто молодь дивується, як вдається йому так доглядати за своїм "сталевим конем", на що Нестор Миколайович повчає, мовляв, до роботи треба ставитися відповідально, а про техніку дбати, як про власну, тоді і спільний результат буде успішним.

Серед молодшого покоління до цих настанов прислухаються і два сини Нестора Топоровича, які за прикладом батька прийшли на залізницю і теж працюють у КМС №125. Старший Микола працює машиністом укладального крана стрілочних переводів, а молодший Василь – головним механіком. У сімейному колі розмову на залізничну тему може підтримати і невістка Тетяна, яка працює черговою залізничною переїзду.

Хоча робота у Нестора Миколайовича нелегка, він не любить байдикувати на дозвіллі у Мурованому, де нині мешкає, і за нагоди зі синами їде до батьківського села. А ще приділяє багато часу та уваги своїм онукам Софійці і Вадиму. Малеча любить слухати жарти та казки, а також цікаві історії з дідусявої трудової біографії.

Андрій ВЕЗДЕНКО

