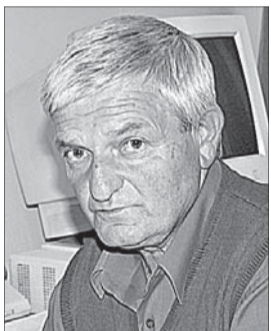


Станція Воловець: постійна напруга Карпатського перевалу

Понад двадцять років очолював станцію Воловець Михайло Мацовка. Цього року до Дня Незалежності за багаторічну працю йому оголошено подяку Державної адміністрації залізничного транспорту України. Як складався трудовий шлях начальника станції, чим живе гірська станція Воловець сьогодні – про це кореспондент газети запитала у Михайла Мацовки та працівників станції.

– Михайле Федоровичу, розкажіть про свій життєвий шлях.



– Народився я 23 вересня 1953 року в селищі Воловець. Закінчив середню школу. Після служби в армії мій дядько, який працював старшим прийомоздавачем на станції

Воловець, запропонував мені роботу прийомоздавача на станції. І так у серпні 1974 року я прийшов працювати на залізницю. Через два роки став уже старшим прийомоздавачем, потім товарним касиром. У 1976 році пішов працювати черговим по станції Занька, попрацював там два роки і перейшов на посаду чергового по станції Воловець. У 1979 році вступив у Львівський технікум залізничного транспорту, який закінчив у 1981 році. Після закінчення технікуму працював ще чотири роки черговим по станції. У 1976 вперше призначений на посаду начальника станції Воловець. Згодом працював черговим по станції, а потім знову начальником. На даний час я працюю начальником станції Воловець більше двадцяти років.

– Що входить в обов'язки начальника станції?

– У начальника станції чимало обов'язків, – продовжує розмову Михайло Мацовка. – Це зокрема проведення інструктажів: цільового, з охорони та безпеки праці, планового та позапланового; контроль за проходженням працівниками станції чергового медичного огляду; вчасне забезпечення спеодягом; щомісячні комісійні огляди колійного господарства станції та чимало іншого. Якщо під час цих оглядів виявлені недоліки, необхідно простежити за їх вчасним усуненням.

– Які особливості роботи станції Воловець?

– Наша станція є гірською, вона обслуговує плече Воловець–Лавочне, на якому зазвичай працюють до десяти локомотивів-штовхачів у зміну. Штовхачі допомагають поїздам долати гірський перевал. Станція Воловець облаштована електронною системою АРМ ДСП, у роботі якої задіяні чергові по станції. Електронні системи контролюють рух нагріву у рухомому складі на перегоні Воловець–Скотарський та Воловець–Вовчий. Також встановлене

облаштування, яке контролює нижню негабаритність вантажу. На станції працюють 6 чергових по станції, три комерційні агенти, шість квиткових касирів.

Як розповів машиніст-інструктор локомотивного депо Мукачєво Віталій Бірак,



на під'їзді до перевалу починається складний план та профіль колії – підйоми та спуски сягають 31%. Організація руху пасажирських та вантажних поїздів критичної ваги та довжини через карпатський перевал стала можливою завдяки веденню їх багатократною тягою. Кількість локомотивів обумовлює вид руху, довжини та ваги поїзда, довжини та крутизни підйому.

Вантажні поїзди вагою 4600 тон обслуговують чотири двосекційні електровази серії ВЛ11м за схемою: три локомотиви в голові поїзда та один у хвості для підштовхування.

– Наші електровази-штовхачі причіплюємо в голову та хвіст поїздів вагою більше 1800 тонн, які прибувають на станцію Воловець для того, щоб прослідувати через гірський перевал, – зазначив Віталій Бірак. – Аналогічно відбувається і з пасажирськими поїздами, якщо їхня вага більше 960 тонн, а довжина – більше 15 вагонів.

– Скільки працівників задіяно у роботі зі штовхачами?

– На цьому перевалі працюють дві колони штовхачів. Я очолюю першу колону. На даний час в колоні №1 працюють 34 машиністи та 24 помічники. Загалом на дільниці Лавочне–Воловець працює 85 працівників локомотивних бригад. Працювати на електровазі-штовхачі нелегко. Локомотиви експлуатуються з 1984 року, відчувається зношеність техніки, локомотивна бригада відчуває на собі особливості усіх чотирьох пір року. Наприклад, коли влітку надворі більше 40 градусів тепла, у кабіні температура ще вища. Машиністи штовхачів працюють позмінно. Зміна триває дванадцять годин. Упродовж доби працюють 8-10 одиниць штовхачів залежно від поїздопотоку.

– Які вимоги до машиністів, що працюють на штовхачах?

– Одна з основних вимог – міцне здоров'я та психологічна стійкість. Машиністи штовхачів добираються з кращих помічників машиніста. Під час підготовки помічників машиністів до самостійної роботи машиністами вони проходять повний курс теоретичних та практичних навчань та на півроку закріплюються за досвідченими машиністами. Профільні машиністи-інструктори з навчання та роботи автогальм за участю лінійних машиністів-інструкторів проводять теоретичні та практичні навчання. По завершенні навчань відбувається перевірка

знань. За умови успішного складання заліків та позитивних письмових рекомендацій від машиніста, за яким закріплені, та машиніста-інструктора з навчання, кандидатів у машиністи допускають до складання іспитів. Комісію на іспитах очолює начальник локомотивного депо.

Склавши успішно іспити, молодий машиніст завойовує професійний авторитет на складному, тернистому трудовому шляху, де він повинен відбутися як фахівець і лише тоді колеги почнуть називати його машиністом штовхача Карпатського перевалу.

Машиністом-інструктором локомотивних бригад колони штовхачів на перевалі Лавочне–Свалєва я працюю півтора року, а починав свій професійний шлях помічником машиніста, згодом був машиністом електроваза серії ВЛ11м.

– Із 15 вересня по 30 жовтня у нас тривав осінньо-зимовий огляд локомотивів, – зазначив Віталій Бірак. – Локомотивні бригади пройшли співбесіди на тему безаварійної роботи в складних метеоумовах. Станція підготувала до роботи першозимників – молодих машиністів, відбулося навчання локомотивних бригад щодо дій у нестандартних ситуаціях. Щомісяця навчаємо особовий склад для набуття та підтримки навичок гарантування безпеки руху поїздів, дій у можливих нестандартних ситуаціях.

Звісно, наша робота була б кращою, якби повністю оновився парк локомотивів. За попередні два роки локомотиви модернізовано системою управління рекуперацією "Барс", а також на локомотиворемонтному заводі модернізовано шість електровазів, у яких встановлена джойстикова електронна система управління. Кабіни цих електровазів мають покращені умови для роботи: у них встановлені кондиціонер, холодильник, мікрохвильова піч.

– Станція Воловець готує всі документи для вивантаження і навантаження на станції Бєсکید, завдяки цьому наша станція в лютому піднялася з третього до другого класу, – продовжує розмову начальник станції Михайло Мацовка. – У середньому за літні місяці на станції Бєсکید вивантажували і навантажували по 550 тонн вантажу. Передбачаю, що з початком будівництва Бєсکیدського тунелю роботи у нас побільшає.

Станція щомісяця перевиконує план отримання доходів від продажу проїзних документів у приміському сполученні. Рух вантажних поїздів по станції Воловець вдень менший, а вночі може проїхати до 10-12 пар поїздів.

Станція Воловець повністю обслуговує роботу станції Бєсکید та станції Лавочне, адже станція Лавочне закрита для вантажних операцій, на відміну від станції Бєсکید. На станції Воловець є робоче місце комерційного агента, оскільки на станції Бєсکید дуже поганий зв'язок по мережі.



– Специфіка нашої роботи полягає у прийнятті вантажів до перевезення, їхнє оформлення, здебільшого по станції Бєсکید, оскільки там будується тунель, – зазна-

чила комерційний агент Наталя Лапко. – Наприклад, у серпні у нас було 520 вагонів навантаження та 560 вагонів вивантаження. На станцію Воловець надходила техніка для Мукачівської дистанції колії.

– Які вантажі здебільшого вантажите?

– В основному сипучі вантажі зі станції Бєсکید, – продовжує розмову Михайло Федорович. А вивантажуємо здебільшого вантажі для залізничних підприємств, наприклад, для Мукачівської дистанції колії – рейки, шпали, залізобетонні конструкції. Також ми обслуговували Міжгірську адміністрацію, яка отримала майже 20 вагонів вугілля для забезпечення паливом шкіл Міжгірського району.

– Як проходить на станції підготовка до зими?

– Станція готова до зими. Пост, товарна контора, кабінет машиніста-інструктора перейшли на електричний обігрів, а приміщення вокзалу – на водяний обігрів. На вокзалі встановлено два котли потужністю по 30 кВт, із яких експлуатується тільки один, а другий – запасний. Є окремі недоліки, потребують ремонту сходи в бік міста, маємо проблему зі станційними туалетами. Після капітального ремонту там встановили нові унітази, але за короткий час через великий наплив туристів усі унітази були пошкоджені.

Серед недоліків станції Воловець – відсутність електрообігріву стрілочних переводів, який є, до прикладу, на станціях Лавочне, Бєсکید, Скотарське, Вовчий.

– Які відмінності у роботі станції в зимовий та літній періоди?

– У зимовий та літній період робота станції не відрізняється за обсягами навантаження. Однак суттєво змінюється пасажиропотік, який збільшується з грудня по лютий. У липні на свято Івана Купала багато людей з'їжджаються до водоспаду Шипіт.

Дбаємо, щоб станція в усі пори року виглядала доглянутою та чистою. Двічі на тиждень вивозимо сміття, час від часу організуємо додаткове прибирання через те, що пасажирів з вікон потягів викидають чимало сміття. На жаль, не всі пасажирів та жителі Воловця цінують працю залізничників.

– Чи змінилася робота квиткових касирів із введенням продажу електронних квитків та введенням іменних квитків? – запитую у квиткового касира Людмили Гогирчак.



– На план надходжень ці нововведення не вплинули, показник продажу квитків у нас високий. Купівля електронних квитків становить від ста до трьохсот у місяць.

Із введенням іменних квитків незручності не відчуваються, однак потрібно більше часу на оформлення квитка, правильного написання прізвища, яке записуємо зі слів пасажирів. Із трьох наших кас дві працюють цілодобово.

– Якими рисами характеру має володіти начальник станції? – запитую на самкінець у Михайла Федоровича.

– На мою думку, начальник станції повинен бути професіоналом залізничної справи, вміти організувати роботу колективу. Мрію про те, щоб мій колектив, який я очолював упродовж двадцяти років, і надалі працював із такою ж відповідальністю та самовіддачею.

Тетяна БАЛЛА

22 листопада трудовий колектив станції привітав свого начальника із виходом на пенсію. Але чим би дали не займався Михайло Федорович Мацовка, у його станції назавжди залишаться гори і небо, колія і гудки станційних локомотивів та спогади про десятиліття сумлінної праці, відданої залізниці.