

Складач поїздів Еміл Лизанець: “Робота щодня мене вчить і виховує”



Складач поїздів – професія не легка і відповідальна. Серед його обов'язків не лише формування вагонів у складі відповідно до маршрутів прямування, а й гарантування безпеки руху та особистої безпеки залізничників, які беруть участь у маневрових роботах. Про особливості цієї залізничної професії кореспондент газети поспілкувалася зі складачем поїздів V розряду станції Мукачєво Емілем Лизанцем.

Народився Еміл Емілович 21 березня 1965 року на Закарпатті у селі Горонда в сім'ї залізничників. Після навчання у школі відслужив у війську, а згодом вирішив піти професійним шляхом батька і вступив на курси машиніста тепловоза-електровоза, які тоді працювали на базі локомотивного депо Чоп. Із 1986 року Еміл Лизанець розпочав свою трудову біографію на залізниці. Щоправда, за сімейними обставинами молодому залізничнику довелося брати річну перерву у роботі, але згодом він знову повернувся на залізницю, почав працювати помічником складача поїздів на станції Баркасово. У 1994-му перейшов на станцію Мукачєво і трудиться тут ось уже двадцятий рік.

Про свою роботу Еміл Емілович розповідає цікаво, із захопленням, і кож-

не його слово підкріплене великим особистим досвідом.

– Станція Мукачєво за характером роботи є вантажною першого класу і складається з трьох парків: пасажирського, вантажного та перевантажувального. У перевантажувальному відбувається звична щоденна робота: підбір, подача вагонів під навантаження та вивантаження. Станція Мукачєво обслуговує плече від Вовчого до Баркасова, тобто сім станцій: Вовчий, Свалєва, Кольчино, Мукачєво, Ключарки, Страбичово і Баркасово. Була у цьому переліку ще станція Чинадієво, але зараз вона закрита.

– Основне місце роботи у мене не тільки на станції Мукачєво, а за потреби й на інших станціях, які ми обслуговуємо, тому робота в основному роз'їзного характеру, – розповідає Еміл Лизанець. – Наприклад, на станціях Ключарки і Страбичово відбувається перекачування газу. Тут здебільшого перекачують великі об'єми пропану та бутану із цистерн широкої колії (1520 мм) у цистерни на візках вузької західноєвропейської колії (1435 мм) і відправляють їх за кордон.

Робота складача вантажних поїздів – відповідальна і небезпечна. Складач поїздів зобов'язаний забезпечувати правильний розподіл і узгодженість дій усіх працівників, що беруть участь у маневровій роботі, організувати процес так, щоб гарантувати без-

пеку руху, безпеку працівників, збереження рухомого складу.

За планом формування складач поїздів виконує багато технічних операцій: відчеплення і причеплення вагонів до поїздів, їх закріплення, переведення нецентралізованих стрілок, технічний огляд вагонів, подачу вагонів на вантажні фронти, проведення маневрової роботи на станційних коліях, обслуговування під'їзних колій підприємств та лінійних станцій, проведення повного випробування автогальм у поїздах на лінійних станціях із видачею довідки про справну дію автогальм форми ВУ-45, ознайомлення працівників маневрової бригади з планом і способом виконання майбутньої маневрової роботи. Перед початком маневрових робіт складач поїздів повинен переконатися, що всі вагони зчеплені між собою та з локомотивом, стежити, щоб вагони були технічно справні, коли їх забирають із під'їзних колій, щоб не було пошкоджень, які спричинили б аварійну ситуацію.

– Які особливості роботи складача поїздів у зимовий період?

– Зима має свої особливості – холод, сирість, у такий час підвищена увага до роботи автогальм. І про особисту безпеку теж слід пам'ятати. Певні незручності відчуваємо під час сильних опадів дощу, адже під час маневрової роботи з парасолею не ходиш.

– Як починається у Вас робочий день?

– Починається із планування, проходження цільового інструктажу з питань охорони праці, ознайомлення з планом роботи на зміну, вказівками. На станції Мукачєво працюють дві особи у зміні, зміна триває 12 годин. На станції є пункт перестановки вагонів зі широкої колії на вузьку.

Працюємо і вночі, тоді навіть більший обсяг роботи. Станція доволі розгалужена, буває так, що до деяких клієнтів доводиться їхати годину.

– Яким вимогам повинен відповідати складач поїздів?

– Складач поїздів повинен уміти чітко і правильно оцінити ситуацію, вчасно на неї зреагувати, прорахувати розвиток подій на кілька кроків уперед. Робота накладає свій відбиток на характер людини, завдяки чому виробляється самодисципліна, почут-



тя відповідальності. Халатність, нехтування особистою безпекою неприпустимі у нашій роботі.

Колеги характеризують Еміла Лизанця як доброго, спокійного, старанного працівника. Цього року до Дня Незалежності Еміла Еміловича нагороджено нагрудним знаком “За самовіддану працю” II ступеня.

– Щоб стати кваліфікованим складачем вагонів, потрібно багато вчитися, досконало знати вагонне господарство, – зазначив Еміл Лизанець. – Тож я щодня вчуся і переконався, що в роботі нема дрібниць, усе лягає у скарбницю досвіду. Багаж знань – це не тільки теорія, а й дуже багато практики. І тому хочу усім, хто починає свій трудовий шлях складачем поїздів, підказати, що основним у нашій роботі є дотримання дисципліни. Разом з іншими досвідченими колегами навчаємо молодих складачів, передаємо їм свої вміння.

На моє питання, чи любить Еміл Лизанець свою роботу, залізничник відповів, що якби не любив, то стільки років на цій посаді не працював би. Робота важка, але цікава.

– Пропрацювавши понад 20 років, переконався, що на залізниці дбають про дисципліну, умови праці, організацію відпочинку, здоров'я працівників, – зазначив Еміл Лизанець.

Еміл Емілович просить у Бога довгого віку, аби дочекався, щоб внуки вирости і продовжили залізничний шлях родини. А нині відлік залізничної династії збагачує літми дочка Еміла Еміловича, яка працює квитковим касиром на станції Мукачєво.

Тетяна БАЛЛА
Фото автора



– Вода – джерело життя і один із найцінніших природних ресурсів. Постійне зростання кількості населення на планеті, темпів розвитку промисловості зумовлюють вичер-

А починалося все із пунктів водопостачання...

пання цього невідновного ресурсу, погіршують його якість унаслідок забруднення та засмічення водних об'єктів і спричиняють дефіцит чистої якісної води, – з обговорення цієї глобальної проблеми ми розпочали свою розмову зі заступником начальника з кадрів ВП “Ужгородська дистанція водопостачання” Любов'ю Ліщинською (на фото).

Збереження та відтворення водних ресурсів, упровадження нових сучасних технологій водопідготовки, водопостачання та водовідведення було і є голов-

ним завданням колективу ВП “Ужгородська дистанція водопостачання” із часу його заснування.

– За свідченнями старшого покоління працівників дистанції, історія заснування перших пунктів водопостачання на залізниці у нашому регіоні починається з кінця XIX століття, ще за часів Австро-Угорської імперії, на залізничних станціях Лавочне, Хмільник, Ужгород. Їхнім основним призначенням тоді була заправка технічною водою паровозів, – продовжує розмову Любов Ярославівна. – У післявоєнні роки структура заліз-

ниці стрімко розвивалася, відтак потреба у водопостачанні збільшувалася, оскільки потрібно було забезпечувати якісною водою пасажирські вагони, господарську діяльність залізниці та населені пункти залізничників. Тож за багато років господарство водопостачання набуло широкого розвитку.

Із 2001 року колектив Ужгородської дистанції очолює Мирослав Сура. Молодому на свої роки керівнику не бракує досвіду. Він повсякчас виявляє принципову наполегливість у вирішенні виробничих питань, вимогливий

до себе і до підлеглих, володіє хорошими організаторськими здібностями. Користується повагою серед працівників. За його керівництва у підрозділі багато зроблено, зокрема реконструйовано насосно-фільтрувальну станцію Чоп, адміністративний будинок в Ужгороді, виконано модернізацію насосної станції та каналізаційно-очисних споруд на станції Лавочне. Та найбільше увага Мирослава Миколайовича і всього колективу зосереджена на основній функції підрозділу – якісному водопостачанні. При цьому Мирослав Сура добре розуміє й акцентує увагу підлеглих на тому, що турбота та збереження водних ресурсів – наш спільний обов'язок.

Іван КОЗАК,
снт. Королево

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Коректор
Андрій КОСЮРА.....226-32-03
Кореспонденти:
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Тетяна БАЛЛА.....226-59-27
Оксана ЛОЖК.....226-36-23
Лілія ХОМИШИНЕЦЬ.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський
ЗАЛІЗНИЧНИК**

Адреса редакції: 79000
м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 36 966.
Замовлення 1756.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Галина Квас, Олександр Гершуненко, Андрій Косюра.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.