

До редакції нашої газети завітала львів'янка Лариса Андріївна Придибайло і розповіла про біду, яка спіткала її доньку Олену Рішняк – старшого квиткового касира вокзалу станції Львів. Олена Едвардівна працює на залізниці 22 роки. До слова, її батько Едвард Придибайло – зі залізничної династії, усе життя пропрацював у локомотивному депо Львів-Захід машиністом, на жаль, його уже нема серед нас.

Як розповіла Лариса Андріївна, проблеми зі здоров'ям у її доньки почалися раптово: на початку минулого року у жінки виявили невелику пухлину у молочній залозі. Олена Едвардівна одразу звернулася у Львівський державний онкологічний регіональний лікувально-діагностичний центр, де їй, окрім пункцій, не призначили іншого лікування чи операції. Як з'ясувалося, так було втрачено дорогий час, згодом лікарі констатували у жінки рак молочної залози. Пані Олена у розпачі почала шукати допомогу. Їй радили звернутися в Медичний центр святої Параскеви у Львові, у клінічну лікарню "Феофанія" в Києві, і там за допомогою складнішої апаратури підтвердили суворий діагноз. За цю діагностику залізничниця заплатила чималі кошти. Щоправда, Лікарняна каса компенсувала їй витрати за ці обстеження. В онкологічному центрі

Допоможімо врятувати життя колеги-залізничниці!

Олена Рішняк пройшла курс хіміо- та променевої терапії, але покращення не настало, і згодом медики, окрім раку правої молочної залози, діагностували у неї акселярну інтерпекторальну та медіастінальну лімфаденопатію, ураження V сегмента печінки, гемангіому VII сегмента печінки.

– Порятунок доньки вирішила шукати сама, через Інтернет вийшла на клініку в Ізраїлі, домовилася про дату консультації, – розповідає мати Олени Едвардівни Лариса Андріївна. – На щастя, в Ізраїлі мешкає товаришка Олени, тому проживання і харчування впродовж двох тижнів було безкоштовним. Висновок обстеження українських медиків в Ізраїлі не враховується, лікування там проводять тільки після свого обстеження, яке нам обійшлося у 10 тис. доларів США. Лікарі після обстеження сказали, що якби ми звернулися хоча б на півроку раніше, все було б значно простіше. Та все ж не відмовили, а погодилися провести курс лікування, вартість якого сягає 80 тис. доларів США. Повернулася Олена в Україну з важкими думками. Стан її настільки погіршився, що карета швидкої допомоги нещодавно доставила її у хірургічне

відділення Клінічної лікарні залізниці. Щоб хоч якось полегшити стан доньки, у відділенні їй роблять крапельниці, переливання крові, адже через уражену метастазами печінку у неї механічна жовтуха. До того ж дуже низький рівень гемоглобіну.

– Ми вдячні лікарю хірургічного відділення Ігорю Блистві, який робить усе можливе, щоб вивести доньку з важкого стану, – зі сльозами на очах розповідає Лариса Андріївна. – Тепер донька може сидіти, краще виглядає, але Ігор Богданович вважає, що більше Олені в лікарні не можуть допомогти, терміново необхідно подальше лікування. Лікарі роблять, що можуть – підтримують стабільно важкий стан, щоб вона була спроможна до поїздки за кордон. Ми вдячні колегам Олени по роботі, які придбали необхідну для неї кров, постійно її відвідують, підтримують, чим можуть, та без допомоги чуйних людських сердець ми не зберемо грошей, потрібних для лікування за кордоном. Усі свої заощадження ми вже витратили на обстеження, тому благаю усіх небайдужих людей зрозуміти й відчути наш біль і за можливості допомогти моїй доньці, яка, окрім того, є мамою 10-річного сина.

Стан здоров'я Олени Рішняк настільки складний, що впродовж двох тижнів пані Лариса практично не відходила від доньки ні вдень, ні вночі, а тим часом синочком пані Олени опікуються сусіди. Серце матері розривається від болю, що через важку хворобу не може бути разом зі своїм сином, опікуватися ним, зігріти його материнською любов'ю.

Для усіх небайдужих залізничників, хто побажає допомогти молодій жінці одужати, повідомляємо розрахункові рахунки, на які можна переказати кошти.

Код банку 300012
ПАТ "Промінвестбанк"
Код ЄДРПОУ 00039002
Рахунок 29243904299
призначення платежу:
для зарахування на рахунок РІШНЯК О.Е.
№2625050040722304

ПАТ "ВіЕс Банк"
МФО 325213
ІПН 1772902541
Р/р 26209000041049
Придибайло Лариса Андріївна
Контактні телефони Лариси Андріївни:
093-67-10-293, 097-72-86-252

Не будьмо байдужими до горя наших колег-залізничників!

"Професійні університети" стропальника Романа Буцика

Стрімкий розвиток сучасних технологій, прискорення темпів життя обумовлюють збільшення частки людей розумової праці і зменшення важкої ручної. Попри це, чимало професій, які потребують людських рук, залишаються незмінно важливими. Ба більше, є й такі, що поєднують фізичну та розумову працю і залишаються актуальними ще довго. Наприклад, професія стропальника. Цей фах не є суто залізничним, стропальник потрібен там, де є вантаж, який потрібно транспортувати і відповідним чином закріпити, тому працюють стропальники не лише на залізниці, а й у портах, на будівництві тощо. Про нюанси цієї роботи я розпитала кранівника-стропальника Мостиської дільниці Львівської дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт Романа Буцика, який працює стропальником уже понад 20 років.

Роман Буцик прийшов на залізницю у 1992-му, до цього працював шліфувальником на заводі "Електрон" у Мостиськах, відслужив у війську. Станція Мостиська-II розташована неподалік його рідного села Буців, тож роботу обирав за "територіальним принципом". У 1994 році, попрацювавши вантажником, змінив кваліфікацію, пройшовши навчання на стропальника у Центрі розвитку персоналу залізниці, а згодом освоїв і фах кранівника. Нині така подвійна професія актуальна, оскільки через зменшення обсягів вантажів стропальникам не завжди вистачає роботи.

– У цій професії важливо не лише знати теорію стропування, – каже Роман Буцик, – варто також мати хороший окомір, бо щоразу не рахуватимеш, чи правильно відміряв 2 метри від краю і зачепив трос, адже тоді процес стропування розтягнеться не на години, а на дні. Крім того, важливо бути кмітливим і швидко метикувати – вантаж щоразу різний, тож різні і розміри строп, і місця, за які вони чіпляються. Наприклад, стропальники, які працюють у відбудовних поїздах, прибуваючи на місце аварії, мусять швидко орієнтуватися, як правильно закріпити стропа.

Стропальник – це людина, яка закріплює вантажі, а отже, відповідає за безпеку їхнього

транспортування та збереження, – продовжує розповідь Роман Миколайович. – Тому це робота в першу чергу не проста психологічно. Неправильно застропований вантаж може пошкодитися, і відповідальність за це нести будуть стропальник та кранівник. Крім

теоретичні знання неодмінно закріплювати практикою, і робити це потрібно постійно. Щороку ми проходимо переатестацію, а той, хто з певних причин бодай рік не працює

"Стропальник – це людина, яка закріплює вантажі, а отже, відповідає за безпеку їх транспортування та збереження. Тому це робота в першу чергу не проста психологічно. Неправильно застропований вантаж може пошкодитися, і відповідальність за це нести будуть стропальник та кранівник. Крім психологічного аспекту, стропальник мусять мати хорошу базу знань, як стропувати той чи інший вантаж, і вміти швидко застосовувати ці знання на практиці".

психологічного аспекту, стропальник мусять мати хорошу базу знань, як стропувати той чи інший вантаж, і вміти швидко застосовувати ці знання на практиці. Перед тим, як приступати до стропування вантажу, ми вивчаємо схему стропування, яка має йти в комплекті з вантажем. На ній позначено місця, за які зачіпаються стропа, крім того, у документах має бути вказана вага вантажу, щоб розрахувати, скільки строп і якого розміру потрібно для його закріплення, а також центр ваги, аби вантаж не перекинувся. Із вантажем стропальник ознайомлюється хвилин 10-15, оглядає, де краще закріпити стропа. Але бувають випадки, коли вантажі нетипові вантажі, яким приділяємо більше уваги. Наприклад, із Польщі приїждить техніка – трактори, комбайни – і тут є своя специфіка, бо пошкодження якоїсь однієї деталі трактора може призвести до виходу його із ладу. Тож вивчаємо нові вантажі триваліший час, часто під певний вантаж розробляється індивідуальна схема стропування, якщо в інструкції такої схеми нема. Зате завдяки прикордонному статусу станції Мостиська-II і великій кількості вантажів стропальники тут мають досвід перевантажування техніки, тож нас часто запрошують стропувати техніку на інших станціях, зокрема у Стрию, коли там вантажили техніку для будівництва Бескидського

ваг за фахом, мусять знову підтверджувати свої знання і навички.

Після завершення стропування вантажу стропальник подає команду для піднімання вантажу і відходить на безпечну відстань. Безпека людей і вантажу залежить також від того, чи не забув стропальник перед кожною зміною перевірити вантажозахоплювальні пристрої, потрібні для конкретного вантажу: зовнішній вигляд строп, наявність тріщин, вм'ятин, іржі, розривів, а також наявність ярлика.

– У роботі використовуємо канатні сталеві стропа, відповідно до розміру вантажу обираємо і стропа, – каже Роман Буцик. – Для перевантаження бандажів у нас на дільниці є спеціальний вантажозахоплювальний пристрій – це наша власна раціоналізаторська розробка.

Стропа для перевантаження габаритних вантажів і самі немалі – одна стропа може сягати в довжину 6 метрів, відповідна і її вага. Крім того, часто стропальник залазить усередину вагона, де має закріпити вантаж. А якщо помножити фізичні зусилля, витрачені для того, щоб залізти і вилізти, підняти стропа і закріпити на кілька десятків вагонів, то за добу стропальник добряче втомлюється.

Нині перевантажуємо рулони бляхи для виготовлення металочерепиці, арматуру,

металопрокат, труби. Для сипучих вантажів стропування не потрібне, але з кранівником завжди у парі має працювати ще одна людина, це може бути і стропальник. Це потрібно з міркувань безпеки, бо за вагоном кранівник не бачить суміщеної колії. Крім того, коли, наприклад, перевантажуються контейнери на платформу, кранівник також має співпрацювати зі стропальником, оскільки у крані не завжди повертається вантажозахоплювальний пристрій, і кранівник не має змоги бачити повну картину.

Стропальник подає кранівнику робочі команди через радіостанцію або ж просто вигукує. У зміні з чотирьох стропальників і кранівника мусять бути один старший стропальник, який подає ці команди – кранівник слухає тільки його. Робочі команди, якими користуємося, такі ж, як і у всіх стропальників: "віра" – догори, "майна" – донизу, жести долонею догори і донизу – підняти й опустити вантаж. Також користуємося "місцевими" командами – у нас з однієї сторони вузький парк, з іншої широкий, так і говоримо. Прохід крана також – або на Шегині, або на Львів. Особовий склад наших робочих бригад не змінюється роками, ми добре знаємо особливості роботи, один одного, і тому проблем у нас не виникає.

Лілія БАРАНИЧ
Фото автора

