Залізничники попрощалися з Романом Васькалом

Важко писати у минулому часі про молодого, здорового, сповненого життєвої енергії чоловіка, який ще кілька тижнів тому будував життєві плани, мав родину, друзів, колег по роботі. Шматок розпеченого заліза перекреслив все це в одну мить. Його товариші-колійники з Підзамчівської дистанції колії звикли до важкої фізичної праці і не виголошують пафосні промови. Вони просто згадали свого колегу таким, яким він залишився в їхній пам'яті.

Монтер колії 5 розряду Анатолій Гайдук: "Я працював із Романом близько п'яти років. Це був роботящий чоловік, який що б його не попросив – ніколи не відмовляв і завжди вислуховував. На роботі – жодних порушень. Може це високо звучить, та вважаю, що був він Людиною з великої букви, добрим, товариським хлопцем. Тяжко на душі і дуже шкода, що нема його вже серед нас. У переддень нещастя ми збирали гроші йому на бронежилет, а вночі він загинув. Де саме це сталося – не знаю. У Романа залишилася дружина з півторарічним сином".

Монтер колії Василь Кішка: "У нас із Романом було кілька телефонних розмов уже в той, час коли він був у зоні бойових дій. Ніяких подробиць він не повідомляв, сказав лише, що ситуації бувають нестандартні, та й часу для телефонних розмов було дуже мало. Чув розповіді, що телефонні розмови прослуховували і могли, з'ясувавши місце перебування абонента, обстріляти це місце. Думаю, Роман знав, що казав, бо нещодавно відслужив в армії, і повернувся додому старшим солдатом. У мене син теж служить у зоні бойових дій.

Разом ми працювали чотири роки, та я знав його ще раніше. Романових фотографій, на жаль, ні в кого з наших нема, бо з собою на колію фотоапаратів ніхто не носить. Зауважу, що він був доброю і надійною людиною, та й до роботи завжди ставився відповідально".

Виконуючий обов'язки майстра бригади з планово-попереджувальних робіт Павло Цюга: "Романа я знав приблизно два роки, відтоді як сформували нашу бригаду. Він був доброю людиною, відповідально ставився до своєї роботи. У колективі його поважали. У вільний від роботи час любив футбол та рибалку. Мав сім'ю – дружину та півторарічного сина. Хорошим був чоловіком. Досі не віриться, що його вже нема з нами".

Голова профкому Підзамчівської дистанції колії Іван Юсько: "Свого часу Роман проходив у нас виробничу практику і непогано себе зарекомендував: сумлінний, добросовісний, ініціативний хлопець. Після закінчення навчання у Львівському професійно-технічному училищі №52 ми

запросили його на роботу. Від нас пішов до війська, а після завершення служби знову повернувся у підрозділ. У травні був мобілізований, якийсь час перебував в Яворові, у складі механізованої бригади. Потім їхню частину відправили у зону бойових дій.

За попередньою інформацією він разом із товаришем загинув від влучення міни у бліндаж. Львівська міська рада взяла на себе всі витрати із поховання львів'ян, загиблих на Донбасі".

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО

Друге життя системи SUW-2000

(Закінчення. Початок на 2 стор.)

Як відомо, раніше запасні частини для неї постачало ЗНТК Познань, сьогодні це підприємство не працює, що спричинило проблеми із постачанням запчастин для нашого головного управління постачання. Впродовж року ми чекали надходження запчастин. Через їхню відсутність була припинена експлуатація рухомого складу. Тому для нас важливо знати перспективи виготовлення запчастин та проведення ремонту рухомого складу.

Ще одне важливе питання – подальший розвиток прикордонного залізничного сполучення, у якому планується запровадження маршруту рейковим автобусом Львів–Перемишль. Тарифи на квитки в ньому повинні бути конкурентоспроможними у порівнянні з нашим основним конкурентом – автобусним сполученням. Комфорт та безпека руху залізничним транспортом будуть нашою головною перевагою щодо автоперевізників.

Проект SUW-2000 започаткований ще у 2003 році колишнім міністром транспорту та зв'язку України Георгієм Кірпою. Планувався подальший розвиток цього проекту. Але за цей час сталися неочікувані зміни, не вдалося вирішити низку питань, зокрема – сертифікацію в рамках курсування цього рухомого складу країнами Європи в межах СНД. Сьогодні проект існує у вигляді дослідної експлуатації між ПКП та Укрзалізницею. Пасажирів перевозить потяг Львів–Краків, але цей рухомий склад знаходиться у дослідній експлуатації.

Для того, щоб здешевити ремонт і експлуатацію рухомого складу його треба перевести в режим промислової експлуатації, тобто збільшувати кількість вагонів та ін. Таким чином можна здешевити цей проект. На сьогодні, із незалежних від Укрзалізниці причин, такої можливості нема. Тому на цьому засіданні ми розглядаємо проблему експлуатації рухомого складу, що є в Україні та у ПКП на короткий термін.

Є проблема із виготовленням запчастин, оскільки завод, який робив це раніше на території Польщі, припинив своє існування. Крім того, для ремонту рухомого складу необхідна технічна документація. На сьогоднішній нараді обговоримо ці питання та приймемо рішення про продовження експлуатації рухомого складу на 2015-2018 роки.

Рухомий склад, який є на балансі Львівської залізниці, це три вагони системи SUW-2000, які можуть використовуватися до весни 2015 року. Далі треба підбирати постачальників запасних частин з польської сторони – це теж питання сьогоднішньої наради. Необхідна технічна документація для виконання цих ремонтів. У вересні повинна відбутися ще одна зустріч, на якій будуть опрацьовані всі технічні та фінансові аспекти і визначені терміни остаточного вирішення питань щодо цього проекту.

За підсумками наради Укрзалізниця запропонувала оформлення проїзних квитків у міжнародному пасажирському сполученні Львів–Перемишль за умовами тарифу Схід–Захід із застосуванням 60% знижки до вартості квитка по території УЗ та ПКП. Ця умова забезпечить конкурентоздатність маршруту із аналогічними автомобільними пасажирськими перевезеннями. Сторони погодили графік руху міжнародного залізничного пасажирського маршрута Львів–Перемишль з 1 вересня: він курсуватиме у вівторок, четвер та суботу.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора