

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Залізничники побували в усіх цехах Будинку побуту – цеху з виготовлення робочих рукавиць та цеху з пошиття сигнальних жилетів, цеху дрібного ремонту, оглянули приміщення, де виготовляють лекала та роблять викрійки. Наразі, за словами директора Будинку побуту Олександрі Олексій, у цеху з пошиття рукавиць працює 9 швачок, а у цеху, де шийть сигнальні жилети, – 11 швачок. На два цехи є 4 закрійники і один майстер виробництва. Швейні машини, на яких шийть спецодяг, – нові, найстаріша – 2008 року випуску. Кожна машина відрегульована під певний вид продукції. За день кожна швачка шиє 95 пар рукавиць і 7 жилетів. Крім того, на індивідуальне замовлення тут шийть формений одяг, за потреби – постільну білизну і штори для салонів вагонів. Будинок побуту отримує доходи і від сторонніх замовлень, які приймає цех дрібного ремонту. Тканина надходить зі служби матеріально-технічного постачання, яка згодом розподіляє вже готові вироби між підрозділами відповідно до потреб.

Усі робочі часові норми виготовлення кожного виробу розроблені Дорожнім центром стандартизації та метрології залізниці. Ці дані та калькуляцію витрат, яка різниться у зимовий і літній час, ГОСТИ, за якими у Будинку побуту шийть вироби, головним інженерам служб матеріально-технічного постачання надали під час огляду підприємства. Володимир



Куріанов, головний інженер служби матеріально-технічного постачання Південної залізниці, зазначив, що важливим був не тільки огляд виробничих цехів Будинку побуту, але й калькуляція процесів за часом і витратними матеріалами, після ретельного вивчення на її основі можна буде розпочинати роботу на своїй залізниці. А роботи у тамтешніх залізничників буде справді багато – наразі Південна залізниця не має жодного робочого швейного підприємства.

На Одеській залізниці, за словами головного інженера служби матеріально-технічного постачання Петра Трояновського, ситуація дещо краща. Там зараз працює швейний цех при локомотивному депо Мошна, який забезпечує лише потреби депо. Його планують модернізувати і збільшити обсяги виробництва спецодягу, насамперед закупити нове облад-

нання і покращити умови праці – встановити пожежну сигналізацію та вентиляцію приміщень.

– Будинок побуту Львівської залізниці нині покриває 100 відсотків потреб залізниці у робочих рукавицях і половину – у сигнальних жилетах, – розповів головний інженер служби матеріального технічного постачання Володимир Назаркевич. – За потреби розпочнуть пошиття костюмів від загальних забруднень. Проте для цього необхідне збільшення загального штату працівників і налагодження роботи у дві зміни, щоб не збільшувати робочу площу і не купувати нові швейні машини. А трудовий колектив Будинку побуту з оптимізмом дивиться в майбутнє і готовий розширювати асортимент виробництва для потреб залізничників.

Лілія БАРАНИЧ  
Фото автора

## Адєої адеєа дооо

За дев'ять місяців року Львівська залізниця відправила 16206,5 тис. тонн вантажів, що становить 98,4% до планового завдання і 98,9% – до показника аналогічного періоду 2013-го року.

За інформацією служби комерційної роботи і маркетингу, за звітний період Львівська дирекція залізничних перевезень відправила 2596 тис. тонн вантажів. Це на 8,1% перевищує плановий показник, що становив 2402 тис. тонн. Найбільшу частку вантажів у дирекції становили кам'яне вугілля, цемент, зерно і нафтопродукти. За дев'ять місяців цього року відправлено 22542,1 тис. пасажирів, що становило 100% планового завдання. Вантажообіг – 4653 млн тонно-кілометрів із запланованих 4451 млн ткм, 104,5% до плану. Пасажирообіг – 1 683,4 млн пасажиро-кілометрів за плану 1633 млн. пас. км, 103,1% до плану.

Тернопільська дирекція залізничних перевезень відправила 1889,7 тис. тонн вантажів, що на 0,6% перевищує план – 1878 тис. тонн. Найпоширеніші вантажі – зернові, флюси, промислова сировина. Відправлено 4286,9 тис. пасажирів, 96,4% до плану, що становив 4446 тис. пас. Вантажообіг склав 817,8 млн ткм, тобто 104,8% до плану в обсязі 780 млн ткм. Пасажирообіг – 660,4 млн пас. км (100,1% до плану 660 млн пас. км).

Рівненська дирекція залізничних перевезень відправила 7845,4 тис. тонн вантажів. За плану 8343 тис. тонн рівень виконання становив 94%. Головні вантажі – буді-

вельні матеріали, цемент, кам'яне вугілля, мінеральні добрива. Показник відправлення пасажирів – 8253,5 тис. осіб із запланованих 8085 тис. осіб, це 102,1% до плану. Вантажообіг – 6218,9 млн ткм (за плану 6056 млн ткм рівень виконання становив 102,7%). Пасажирообіг склав 805,9 млн пас. км (планове завдання – 798 млн ткм і 101% виконання плану).

Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень відправила 3004 тис. тонн вантажів. Виконання планового показника 2684 тис. тонн – 111,9%. Основні вантажі – нафтопродукти, будівельні вантажі, цемент, зернові. За звітний період відправлено 5806,4 тис. пасажирів (99,8% до плану, який становив 5816 тис. пасажирів). Вантажообіг був на рівні 723,6 млн ткм, за плану 602 млн ткм, відсоток виконання – 120,2% до плану. Пасажирообіг – 404,5 млн пас. км (98,9% – до плану 409 млн пас. км).

Упродовж січня-вересня Ужгородська дирекція залізничних перевезень відправила 871,4 тис. тонн вантажів із запланованих 1160 тис. тонн. Це 75,1% від планового показника. Здебільшого на Закарпатті навантажували будівельні матеріали, хоча їхня частка невелика, і основну масу становить імпорт. За звітний період відправлено 6528,1 тис. пасажирів (6574 тис. пас. у плані, 99,3% виконання). Вантажообіг становив 2127,3 млн ткм (за плану 2002 млн ткм, це 106,3% виконання). Пасажирообіг зафіксовано на рівні 394,4 млн пас. км (за плану 405 млн пас. км, це склало 97,4% виконання плану).



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Львівська залізниця взяла на себе зобов'язання відновити цю споруду, і зі середини вересня там тривають будівельно-відновлювальні роботи. Кореспондент газети поцікавилася їхнім перебігом. Коли приїхала в Татарів, застала вокзальну споруду без даху, але працівники будівельної бригади "Граніт", які там працювали, запевнили – уже через місяць вокзалу будуть не страшні ані холод, ані дощі.

– Здалеку ця будівля мала непоганий вигляд, але насправді була в дуже поганому стані. Перед початком робіт ми були змушені були зайнятися генеральним прибиранням. Підвал, перший та другий поверхи та приміщення у піддашші були заповнені різним непотребом. Раніше тут якийсь час жили залізничники, а на першому поверсі були бар та магазин. Потім ці "апартаменти" облюбували безхатьки, тож після них залишилося багато побутових відходів.

У більшості приміщень довелося розбирати старі печі та побиту сантехніку. Розчистивши усе, ми приступили до відновлювальних робіт, – розповів бригадир будівельної бригади Володимир Паламар.



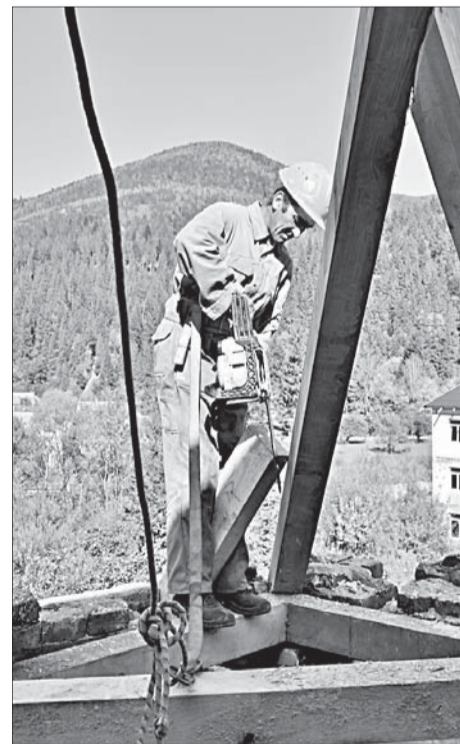
Відбудовні роботи буквально "закипіли". Насамперед – новий дах. Попередньо повністю замінили всі зігніли крокви і балки, а також дерев'яні навісні елементи. "Залатали" вибоїни у стінах, пе-

## О Оаоаоїа³ Ца ааааої оїаїоє

реобладнали колишні комини на витяжки, відновили каналізацію тощо. На практиці все це не так просто зробити, як здається на перший погляд, адже відновлювати історичні будівлі – справа надзвичайно делікатна.

– Щодня з восьмої ранку до сьомої вечора тут працюють 15 осіб. Попри те, що у кожного з нас є великий досвід роботи на різноманітних об'єктах практично в усіх регіонах України, з архітектурною пам'яткою маємо справу вперше. Враження специфічні – кожного разу, коли береш у руки цеглу сторічної давнини та бачиш, що вона може витримати ще не одне століття, приходиться розуміння того, наскільки наші предки поважали якість усього, що виготовляли. Ми, ясна річ, не вносили жодних змін у зовнішній вигляд, наше завдання – зробити якісний фасад, щоб запобігти руйнуванню автентичної червоної цегли. Дещо інша ситуація із перекриттям. Довелося замінити майже 90 відсотків усіх дерев'яних підпор, бо ті, що були, уже не можуть використовуватися. До речі, деревину возили аж із Дрогобича, так значно дешевше. Аналогічно з метою економії на заміну старій черепиці завезли нову – металопластикову. Справжня черепиця дуже дорога та й недовговічна, – поділився перебігом робочих моментів Володимир Паламар.

Однак на вікнах і дверях економити будівельники не збираються.



Для цього використовуватимуть дорогий металопластиковий профіль коричневого кольору, щоб вікна виглядали органічно та вписувалися в архітектуру фасаду. Більше того, елементи вікон будуть із позолоченими вставками. У майбутньому оновленому приміщенні передбачено два види опалення: пічне (для цього залишили один комин) та електричне. Каналізацію потрібно лише підключити. Тут є збудована водопідйомна система, яка колись працювала автоматич-

но, але зараз колодязь порожній, тож потрібно його відновити. Оскільки проект досить витратний, до початку зими планується відкрити лише касу та зал очікування. Доля подальших робіт та облаштування території залежатиме від фінансових можливостей.

Варто відзначити, що по завершенні відбудовних та покрівельних робіт тут працюватиме проектно-експертна група, яка займатиметься плануванням інтер'єрів, а також дасть дозвіл на вигідне використання цих приміщень. Прогнозується, що, найімовірніше, це буде готель.

– Хоча загальна площа всіх поверхів досить велика, там нема якихось великих залів. І перший, і другий поверхи поділені на невеликі компактні зони. Найбільш рентабельно було б зробити тут готель. Думаю, що так воно й буде. Зважаючи на розташування вокзалу – мальовничий гірський край, а в радіусі від 5 до 15 кілометрів ще й Ворохта, Яремче та Буковель, це було б особливо зручно для туристів, – підсумував Володимир Паламар.

Оксана ЛОЇК  
Фото автора