

Хоча залізниця зазвичай асоціюється з поїздами, що рухаються коліями, автомобільне господарство було і залишається невід'ємною важливою складовою комплексної роботи магістралі. Які завдання нині виконує Дорожня ремонтно-експлуатаційна автобаза (ДРЕА) Львівської залізниці? Цим питанням газета вирішила поцікавитися, завітавши у ДРЕА напередодні професійного свята – Дня автомобіліста.

У кабінеті керівника підприємства Дмитра Педана якраз закінчувалася ранкова нарада. Доки вирішувалися виробничі питання, я підійшов до вікна, розглядаючи автобус ЛАЗ, що виблискував свіжопофарбованими боками.



– Подобається? – запитує Дмитро Миколайович. – Це те саме "гидке каченя", яке кілька років тому ми буквально притягли з пансіоната в Судаку. На той час автобус уже був близький до металобрухту. Я запропонував ідею відремонтувати цей автобус. Скептики хитали головами і казали, що краще б цей автобус і далі мирно іржавів собі в Криму.

Лише кілька наших ветеранів знають, скільки сил та нервів довелось витратити, щоб зрушити справу з місця. Та врешті ремонт завершився, замість старенького рідного двигуна поставили КАМАЗівський дизель, капітально відремонтували ходову – і маємо гарний автобус. Шкода, що виникли проблеми із постачанням дизпалива, та розумію, що все це – тимчасово. Щодо професійного

свята, то ми підійшли до нього з виробничими здобутками. Наведу кілька цифр: у 2012 році фінансовий результат операційної діяльності автобази становив 7 тис. грн, наступного року – уже 57 тис. грн, а за дев'ять місяців 2014-го маємо вже 50 тис. грн. Наш підрозділ має хороші перспективи для подальшої роботи і розвитку. Є плани і проекти, які хочеться реалізувати, – наголосив Дмитро Педан.

Начальник відділу експлуатації ДРЕА Володимир Скляр просто неба на майданчику, де вишикувалося чимало вантажівок, якраз завершив імпровізоване планування роботи з водіями самоскидів.

– Сьогодні на підприємстві працює дев'ять самоскидів, що забезпечують потреби Львівської залізниці з доставки та вивезення сипучих вантажів та інших матеріалів, – розповідає Володимир Скляр. – Жодні будівельні та господарські роботи на залізниці не обходяться без цих "робочих конячок". Багато підрозділів замовляють у нас самоскиди для перевезення будівельних матеріалів або вивезення сміття. Тож усі наші самоскиди постійно в русі. Треба зазначити, що все це далеко не нова техніка, але, як бачите, вона у робочому стані, який підтримуємо власними силами. Та й водії ставляться до техніки уважно, шанують і доглядають її.

Оскільки актуальною нині є тема економії пального, зауважу, що сім із дев'яти самоскидів працюють на стисненому газі (метані) і лише два – на бензині, але ми у перспективі хочемо і їх обладнати газовими установками для скрапленого пропану. Вигода очевидна,



На фото (зліва направо): водії самоскидів Степан Кіндрат, Богдан Качанович, Іван Лазар, Ігор Андрунів, Ярослав Чорняк, Володимир Мурашко та Мирослав Колич

адже літр бензину коштує сьогодні близько 17 грн, а скрапленого пропану та стисненого метану – 9 грн. До того ж двигун машини, яка працює на метані, має меншу потужність, ніж той, що "живиться" пропаном. Термін окупності газового обладнання – до двох років.

Можна без перебільшення сказати, що самоскиди – один із найбільш затребуваних видів транспорту на залізниці. Особливо це відчувається взимку, коли вивозимо сніг із території відокремлених підрозділів, доставляємо піскосуміш для посипання доріг. Географія роботи самоскидів охоплює п'ять областей Західної України. Ми обслуговуємо всі залізничні будівництва, наприклад, сьогодні беремо участь у роботах із реконструкції залізничного вокзалу у Коломиї, ремонтах залізничних переїздів та ін.

Торік наше підприємство відзначило своє 70-річчя. Цього року зустрічаємо професійне свято на новій території. Умови роботи тут значно кращі для всього трудового колективу авторемонтної бази.

Для забезпечення автотранспортних потреб прикарпатського напрямку Львівської залізниці ДРЕА розмістила у Стрию автоколону. Уже впродовж кількох років колектив із десяти водіїв під керівництвом начальника автоколони Андрія Ростоцького обслуговує Стрийський та Ходорівський залізничні вузли. Це дозволило зменшити холостий пробіг автомашин зі Львова до районів.

Водій самоскида Богдан Качанович майже сорок років працює в автобазі залізниці. І увесь час – на самоскиді, одному з тих двох, що досі "бігають" на бензині.

– Щойно повернувся з моторвагонного депо, куди транспортував запасні частини зі складу служби матеріально-технічного постачання, – розповідає Богдан Качанович. – Доводиться возити і розчини, і бетон. Сьогодні розвозу різні вантажі переважно у межах Львова. Мій автомобіль завжди у справному стані і пофарбований не гірше, ніж новенький легковик, – усміхається Богдан Іванович.

Оскільки під кінець робочого дня ще не всі водії встигли повернутися з рейсів на базу, я вирішив продовжити розмову наступного... Вранці перед виїздом техніки на лінію на подвір'ї звична метушня: частина водіїв уже на передрейсовому медобстеженні, решта – оглядає свою техніку. Часу на тривалі розмови водіям бракує, тому встиг поспілкуватися лише з кількома.

Володимир Мурашко був небагатослівним: "Останнім часом я переважно обслуговую локомотивне депо Львів-Захід, хоча доводиться їздити і в далекі відрядження. Здебільшого до Чернівців, Коломиї та Рівного. На нашому підприємстві працюю з 1983 року. До речі, свого часу і мій син прийшов працювати на нашу автобазу. Треба сказати, що коли ми перебралися на нову територію, умови праці помітно покращилися. Адже далеко не на кожному підприємстві сьогодні є утеплені бокси для рухомого складу, та й наші слюсарі-ремонтники працюють у теплих цехах, а не під відкритим небом, як раніше."



За роки роботи згадується багато хорошого. Запам'яталось, коли залізничним транспортом керував наш міністр Георгій Кірка. У ті часи мені довелось попрацювати на всіх великих об'єктах, де була задіяна Львівська залізниця.

Це і реконструкція багатьох залізничних вокзалів, і Львівського палацу культури залізничників, і на будівництві приміського вокзалу. Звичайно, є у нашій роботі своя специфіка. Наприклад, під час будівництва перш за все викупається котлован. Землю вивозять лише самоскиди, водію без досвіду заїхати у нього складно. Можемо сказати, що практично всі наші водії, що працюють на самоскидах, тримаються своєї техніки, як рідної жінки."

Степан Кіндрат працює на своїй машині вже дев'ятий рік поспіль. "В основному мені доводиться їздити у відрядження, – розповідає Степан Кіндрат. – Останнім часом – до Чернівців, Коломиї та Ковеля. Нерідко відрядження триває кілька діб. На перепочинок зупиняємося у бригадних будинках. Треба сказати, що зараз у бригадних будинках створено добрі умови для відпочинку залізничників. Одне з

найдовших відряджень було до Дрогобича і тривало майже місяць, там залізниця здавала об'єкт для енергетиків. Останнім часом масштабні будівництва практично не ведуться, тому ми з колегами-водіями в основному працюємо у межах міста."

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

