

ПРОСИМО ВИБАЧЕННЯ ЗА ПОМИЛКУ

У матеріалі "Запорука перемоги – якісна сумлінна праця", опубліковано-му в №10 газети за 14 березня 2008 року, з вини автора І. Миколаєнко було неправильно вказане прізвище головного інженера Головного управління будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд Анатолія Ніколаєва.

Редакція просить вибачення в Анатолія Петровича Ніколаєва за цю прикру помилку.

Династія деповських електриків із Чернівців

Старовинне буковинське село Мамаївці. З давніх-давен тут живуть сільські трударі, які дбайливою, тяжкою працею вирощують хліб на своїй землі. Незважаючи на аграрний статус, це приміське село дало багато талановитих робітників промисловим підприємствам Чернівців і, зокрема, залізничному вузлу міста.



У 1944 році, після звільнення буковинського краю від німецько-румунських окупантів, почалась мобілізація чоловіків на фронт. Уже в травні в селах залишилися жінки, літні люди та діти. На плечі 16-річного мамаївського юнака Захара Савчука одразу лягло безліч господарських клопотів. Батько та старший брат вже були на фронті. А невдовзі, восени 1944 року, сім'я одержала "похоронку" на батька – Василя Савчука...

– Мені було сімнадцять років, – розповідає Захар Васильович, – як мене прийняли на роботу в ремонтний цех паровозного депо. 5 травня 1945 року розпочалась моя трудова біографія на залізницю.

Тодішній головний інженер депо Пантелєв формував штат електроцеху і примітив кмітливого, працюючого Захара. Так Захар Савчук став слюсарем-електриком. В майбутньому в цьому цеху передбачалось обладнати турбогенераторами всі паровози Ов, Ем, Зу. Це була тяжка та кропітка робота. Тяжка тому, що треба було мотузками тягати 80-кілограмові генератори на поверхні паровозних котлів, закріплювати їх, а потім виконувати монтаж електромережі на сигнальні ліхтарі, прожектор, освітлення кабін машиніста. Крім паровозів, велись роботи з монтажу нового устаткування в механічному цеху.

Дисципліна в ті повоєнні роки була надзвичайно жорсткою. Якось захворіла мати Захара, тому і не вийшов на роботу, а відділ кадрів депо передав справу за "прогул" до суду. Однак, суд виніс рішення на користь Захара, що дуже здивувало керівництво підприємства. Проте, хлопець не уникнув покарання – адміністрація оголосила йому три доби арешту на гауптвахті при Чернівецькому відділку залізниці.

В депо вже на початку 60-х на зміну стареньким паровозам прийшли більш потужні серії Л, Ер, Су, а вже через сім років у експлуатацію були введені тепловози ТЭ-3. Пройшовши тримісячні курси без відриву від роботи, Захар Савчук працював електриком в цеху ПТОЛ. Завдяки своїй наполегливості, кмітливості, простій селянській логіці він досконало вивчив складні схеми електричних мереж тепловозів, консультував усіх, хто до нього звертався, – чи то інженер, чи машиніст.

Автор цих рядків добре пам'ятає роки становлення тепло-

возних кадрів. Мабуть, в кожному депо були такі практики-самородки, як Захар Васильович. Наприклад, у депо Львів-Захід в той час працював прекрасний спеціаліст-електрик І.І. Ликов.

Сьогодні справу Захара Савчука в цеху ПТОЛ локомотивного депо Чернівці продовжують його вихованці – Геннадій Кирилюк, Іван Дяконюк, Анатолій Бойко – вони так само ретельно, уважно, як колись їхній наставник, усувають несправності в електричних мережах тепловозів. Вочевидь, людям цієї професії притаманний такий характер.

Пишається Захар Васильович Савчук своїми онуками та зятем Григорієм Капанюком, який ось уже 20 років трудиться в депо. Починав зі слюсаря-електрика, а зараз – майстер реостатних випробувань тепловозів.

Онук Василь після закінчення Чернівецького технікуму залізничного транспорту працює в тепловоозному цеху. Працює творчо і відповідально – за попередні п'ять років під час оглядів тепловозів він виявив понад десять колісних пар із тріщинами в ступицях колісних дисків, запобігши таким чином несподіваній біди. Молодий технік користується авторитетом та повагою серед робітників цеху, отримувач подяки та грошові заохочення від керівництва депо. Сумлінно трудиться в депо і наймолодший онук Захара Васильовича – Сергій. Він теж електрик у цеху ТО-2. У роботі, за прикладом діда, застосує такий метод пошуку коротких замикань в електричних мережах тепловозів, що скорочує їх простої на цих операціях.

Промайнула юність Захара Савчука, минули роки зрілого життя, як вода в швидкоплинному Пруті. Гортаємо трудову книжку Захара Васильовича – подяки, премії. За 49 років роботи їх у нього було аж шістьдесят дві. Захару Васильовичу вже вісімдесят, проте, якщо буває у місті, обов'язково навідується в рідне депо, де сьогодні родинну справу гідно продовжують його онуки. Загальному стажу роботи цієї династії деповських електриків нині йде 89 рік.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ, колишній машиніст тепловоза
На фото: Захар Васильович Савчук (другий зліва) із зятем Григорієм, онуками Сергієм і Василем

Досвід і відповідальність станції Золочів

Старовинний замок уже давно став візитівкою Золочева. Аби зазирнути в епоху Середньовіччя, сюди щороку приїжджає все більше небайдужих до історії туристів. І багатьох із них першою у Золочеві зустрічає ошатна будівля залізничного вокзалу.

Улітку 2003 року вокзал кардинально змінив своє обличчя, його капітально реконструювали. Після ремонту фасад будинку, квіткові каси, зал очікування, товарна контора набули належного вигляду. Суттєво покращилися умови праці станційників. У кімнатах поміняли вікна, закупили нові зручні меблі, робочі місця – комп'ютеризовані.

Начальником станції уже п'ять років є Зіновій Михайлович Волинець, який працює на станції загалом 28 років. Розмірковуючи над вибором професії, Зіновій Михайлович вирішив продовжити справу батька, який усе життя працював залізничником. З роками про це зовсім не пожалкував, хоча відповідальна посада вимагає чималих зусиль та позбавляє вихідних днів. Зіновій Михайлович розпочав працювати прийомоздавальником, згодом став складачем поїздів, черговим по станції і, врешті, начальником. Чудово знає роботу станції, може порівняти її сьогодення із попередніми роками.

– Зараз на станції виконують значні обсяги роботи, у штаті працює 32 особи, – розповідає Зіновій Волинець. – Це менше ніж, наприклад, у 80-роках, коли тут працювало майже 90 осіб. Закриття багатьох заводів, комбінатів, а відтак зменшення вантажних перевезень спричинили зменшення обсягу роботи станції.

Більшість працівників станції Золочів – з великим досвідом роботи, тому знають, що відповідальність – понад усе. Зіновій Михайлович відзначив чергових по станції Неонілу Штохмал, Михайла Мицишина, Ігоря Кулішка, складачів поїздів Романа Паску, Михайла Маркевича. Кожен із них має трудовий стаж від 18 до 29 років. Зразково працюють і товарний касир Стефанія Безкоровайна, прийомоздавачі Марія Уніжона та Галина Гевко, старший квітковий касир Марія Корчинська. Багато в щоденній роботі допомагає і електромеханік із Тернопільської дистанції електропостачання Віктор Майка.

– На залізницю завжди потрібно пам'ятати, що за твоєю спиною – пасажир, – каже Ігор Кулішко. – Тому варто все робити так, щоб він почував себе в безпеці. Черговим по станції я працюю з 2004 року. Робота



дуже відповідальна, але водночас цікава. Значно легше стало працювати, коли комп'ютеризували табло та встановили цифровий пульт.

Протягом доби через станцію Золочів проходить сім пар приміських поїздів та 25-30 пасажирських, з них три – міжнародного сполучення. Чергові по станції кажуть, що навіть під час фосфорної аварії в Ожидові, коли кількість поїздів, які пропускали через станцію, значно збільшилась, збоїв у роботі не траплялося.

Із Золочева залізницею прямим сполученням можна добратися до Києва, Москви, Сімферополя, Харкова, Херсона, Маріуполя. На вокзалі працює дві каси, одна з них – цілодобово. Протягом дня у касі обслуговують в середньому 150-200 пасажирів. Звісно, кількість подорожуючих збільшується у літній час, під час новорічних і різдвяних свят, а також у день прийняття присяги на військовій службі. У такий "час пік" обслуговують до 1500 пасажирів.

Квітковий касир Марія Крупа, яка працює на станції із 1990 року, вважає свою роботу такою, що потребує терпіння, уваги та доброзичливого ставлення до людей. Марія Броніславівна розповідає, що протягом дня до вікна підходять люди з різними характерами та своїми проблемами, однак касир має бути однаково ввічливим зі всіма.

Визначальною складовою діяльності станції є й навантаження та вивантаження вантажів. Товарний касир станції Золочів із 25-річним стажем Стефанія Безкоровайна розповіла, що минулого року на станції навантажено 2984 вагони, вивантажено 1976 вагонів. Протягом доби навантажують у середньому 10-20 вагонів, здебільшого це ліс (його везуть

у Словаччину, Туреччину, Естонію, Росію), цукор (у Східні області держави), також за кордон навантажують мелясу та ріпак. Вивантажують щебін з Південної України, буряк із околиць Львівської області, міндобрива з Росії. Товарна контора співпрацює із близько 20 клієнтами, найбільші з них – "Золочівагро", Золочівський лісгосп, підприємство "Галтекс".

Начальник станції Зіновій Волинець зауважує, що завдяки керівництву залізниці та Тернопільської дирекції залізничних перевезень, якій підпорядкована станція, нема проблем із наданням вагонів. Одержують багато думкарних вертушок із щебенем. Зараз на станції є уже 15 тис. тонн щебеню, який використовуватимуть для колійних робіт. Велику кількість вивантаження гравію, щебеню, відсіву очікують на станції у зв'язку із підготовкою до Євро-2012.

Робота станції Золочів щоденно протікає своїм, уже укладеним роками руслом. Нещодавно модернізували непарну колію перегону Золочів-Зборів. Начальник станції каже, що нема межі досконалості, тому хотілося б, щоб станція виглядала ще краще, наприклад, зрівнялася із оновленими станціями на ділянці Львів-Здолбунів. Для цього варто підфарбувати фасад, який за п'ять років вже дещо втратив яскраві кольори, відновити посадочні платформи, поміняти дерев'яні вікна на пластикові. Цьогоріч також планують обладнати нову газову котельню. Задумів – чимало. Начальник станції впевнений, що злагоджена робота колективу та підтримка керівництва допоможуть їх реалізувати.

Галина КВАС
Фото автора

“Були тяжкі часи, коли провідник не мав ні радіостанції, ні мобілки...”

Незважаючи на свій поважний вік – 81 рік, Петро Дмитрович Дуднік добре пам'ятає, як після демобілізації з війська повернувся у рідне село Вовчинець, що на Чернівецьчині, й прислухався до поради батька піти працювати на залізницю. Тоді, у 1948 році, набирали бажаних на курси провідників, і Петро Дмитрович, не вагаючись, пішов на навчання. У тому ж році почав працювати у вагонному депо Чернівці – їздив за маршрутом Чернівці-Одеса. З 1955 року провідників цього потяга перевели до Львова – спочатку працював на потязі Львів-Воркута, а потім їздив у Адлер, Сімферополь, Київ, Харків, Москву.

От уже двадцять років, як ветеран залізничного транспорту Петро Дмитрович Дуднік – на заслуженому відпочинку. Та, як завжди, хоче бути потрібним людям. Охоче відгукується на їхні прохання та потреби... До глибини душі схвилювала Петра Дмитровича трагедія, що трапилася 27 січня цього року на 213 км перегону Івачкове - Здолбунів. Звернувшись у редакцію, він висловив щирі співчуття батькам дітей, які загинули.

Пригадав ветеран-залізничник випадок зі свого життя, наголосивши, що від оперативного прийнятого рішення інколи залежить життя пасажира. У 1963 році провідник

вагонного депо станції Львів (нині пасажирське вагонне депо Львів) Петро Дуднік працював у складі бригади швидкого поїзда Львів-Адлер. У його вагоні раптово захворів пасажир, який потребував негайної допомоги лікарів. До наступної зупинки поїзда було ще далеко, тому Петро Дмитрович прийняв рішення, не вагаючись, на клаптику паперу написав номер поїзда, номер вагона, у якому перебував важкохворий, загорнув у нього шматок вугілля і на ходу поїзда кинув "послання" черговому однієї зі станцій, мимо якої слідував потяг. "Я бачив, як черговий підняв записку, і був переконаний, що на наступній зупинці потяга стоятиме швидка допомога, – згадує Петро Дуднік. – Та яке було моє здивування, коли вже на наступній станції, на якій потяг Львів-Адлер не повинен був зупинятися, він раптово зупинився, а на пероні стояла швидка допомога". Про цей випадок дізналося керівництво залізниці, й через кілька днів провідника викликали в управління залізниці, де Петро Дмитрович розповів усе, як було. Тоді в його трудовій книжці з'явився запис: "За виявлену пильність, своєчасну зупинку поїзда і порятунк життя пасажира оголошена подяка".

Оксана ПОДОЛЬСЬКА