

“вікна”, проводимо збереження довгомірних рейок, ведемо підготовчі роботи на перегоні Бірки Великі-Максимівка. З першого квітня виїжджаємо на довготривале 15-добове “вікно”, під час якого заплановано виконати капітальний ремонт 7,2 км і відкрити перегон Бірки Великі-Максимівка зі встановленою швидкістю.

У цьому році повинні отримати нову машину ВПР-09 спільного українсько-австрійського виробництва. Екіпаж для неї уже є. Щодо підготовки кадрів, то Анатолій Степанович повідомив, що тепер персонал для обслуговування машини готується заздалегідь із працівників ЛЦМКР на курсах в Золотоноші.

У той же час студенти Львівської філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, схоже, вперше побачили “живу” колійну техніку, доцент кафедри рухомого складу і колії Олена Баль (теж недавня випускниця цього навчального закладу) прокоментувала:

– Сьогодні студенти мали незвичне заняття. Для колійників-четвертокурсників це - планова тема, а для третьокурсників більшою мірою ще екскурсія.

та четвертого курсів, які побачили на власні очі колійну техніку, в тому числі ліцензійну, використовують побачене у виконанні курсових проектів”.

Наступного дня після поїздки у Глибочок Великий мала нагоду поспілкуватись із директором Львівської філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна Степаном Довганюком. Він дуже схвально відгукнувся про виїзди студентів безпосередньо на підприємства. І додав, що саме поєднання навчання із практикою зараз дуже потрібне. “Нині це стало можливим, бо у нас працюють сумісниками викладачі, які пройшли шлях колійника від рядової посади до керівника різних рангів. Зокрема, заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Васильович Чернега з 1 лютого 2009 року викладає дисципліну “Технологія, автоматизація та механізація колійних робіт” студентам четвертого курсу, які опановують спеціальність “Залізничні споруди та колійне господарство”. До речі, четвертий курс зараз вперше навчається у Львові, раніше після за-



Почувши ствердну відповідь, Юрій Палійчук згадав, що саме там і в той же час він проходив виробничу практику, коли навчався у Чернівецькому технікумі залізничного транспорту. “На перегоні Верхне-Синьовидне-Сколе

ну. Я теж “захворів” колією. Третій у династії – мій син Роман Юрійович, який зараз очолює дистанцію колії на Придніпровській залізниці”.

Династією колійників похвалився і Микола Петрович Гук – начальник машини ВПО 3000 С №044, а до 1978 року – монтер колії. Саме він майже 41 рік тому вчив студента-практиканта Юрія Палійчука забивати костилі, правильно тримати інструмент, передаючи нелегі секрети важкої колійної справи. Після курсів у Москві став працювати машиністом ВПО. З 2001 року – начальник машини ВПО Львівського центру механізації колійних робіт. Микола Гук похвалився, що торік отримав іменний годинник від начальника залізниці, а цього року – грамоту. А коли працював монтером колії, отримав чотири знаки “Переможець соціалістичного змагання”. Два сини Іван та Петро теж працюють разом із батьком. Перший – на укладальному крані, другий – на ВПО. Закінчили Золотоніську технічну школу та мають права управління різними машинами.

Спостерігаючи, як двоє чоловіків після міцних обійм згадували минуле, перебираючи в пам'яті знайомі прізвища бригадирів, майстрів, з якими довелось працювати у тодішньому 126-му КМСі, студенти-колійники раз по раз наводили на них об'єктиви фотоапаратів. Не часто трапляється випадкова зустріч (на фото – внизу зліва) майже через 41 рік!

Орися ТЕСЛЮК
Фото Івана АНТОНЮКА
та Юрія ЮХНИЦЬКОГО

НА КОЛІЙНУ ТЕХНІКУ

Я вважаю, що це дуже корисно - побачити багато нової техніки наживо, а не у фільмах, на плакатах чи стендах та застосувати отримані знання в проектуванні модернізації залізничної колії.

Такої думки дотримується і недавній випускник цього ж вузу Микола Петрович Сисин – доцент кафедри рухомого складу та колії. А Ольга Сергіївна Набоченко – асистент кафедри “Рухомий склад і колія” додала, що студенти мали можливість на практиці побачити й оглянути техніку завдяки заступнику начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимиру Васильовичу Чернезі. Уже були такі поїздки в ПДМ Самбір та у рейкозварювальний поїзд. “Коли ми вчилися, то не завжди мали можливість на практиці ознайомитись із теоретичним матеріалом, який нам викладали на лекціях, – наголосила Ольга Сергіївна. – Для студентів поєднання теорії з практикою дуже корисне. І студенти третього

кінчення третього їхали продовжувати навчання у Дніпропетровськ.

Ми не тільки відчували дефіцит викладачів, але й літератури з нової техніки, яка з'являється у колійному господарстві. Тому дуже високо цінуємо допомогу виробничників-практиків, які проводять заняття на високому професійному рівні, поєднуючи їх із виїздами студентів безпосередньо на виробництво”.

Після спілкування зі студентами та викладачами довелось стати свідком цікавої зустрічі двох колійників, яка відбулась через майже 41 рік. Я уже згадувала, що у складі комісії був начальник управління експлуатації Головного управління колійного господарства Укрзалізниці Юрій Палійчук. Він пильно придивлявся до літнього чоловіка – начальника машини ВПО. Прочитав на бейджіку дуже знайоме прізвище: Гук Микола Петрович. І перепитав: “Ви працювали у травні 1968 року на перегоні Верхне Синьовидне – Сколе?”

забив свого першого костиля, – згадав Юрій Палійчук, – та отримав, як це тоді за радянських часів звучало, статус “путевого рабочего первого разряда”. Після технікуму Юрій Палійчук відслужив у армії, попрацював в КМС №126 бригадиром, а потім поступив у ДІІТ. Трудився на Придніпровській залізниці колійним майстром, начальником дистанції, заступником начальника служби з капітального ремонту, головним інженером, першим заступником начальника служби колії. Так сталось, що уродженець містечка Заболоття Івано-Франківської області пустив коріння у Дніпропетровську. У 2004 році його перевели в Укрзалізницю начальником управління експлуатації Головного управління колійного господарства. “Цікаво, що в мене династія колійників, – додає Юрій Васильович Палійчук. – Започаткував її мій тато Василь Юрійович, пройшовши війну рядовим 812-го окремого залізничного батальйону.

