

Начальник Сарненської дистанції сигналізації і зв'язку Віктор КУЗЬМИЧ:

“Очікуємо на цифровий зв'язок, який забезпечить якість і швидкість передачі інформації”



– Керівниками стають не одразу. Вікторе Костянтиновичу, як усе складалося у Вашому житті?

– З дитинства мріяв бути машиністом, бо виріс у залізничній родині. На станції Рівне колійником працював дід, батько – старшим стрілочником, мати – черговою по переїзду в Рівненській дистанції колії. Тож і я без вагань після закінчення школи вступив до Львівського технікуму залізничного транспорту на спеціальність “Автоматика і телемеханіка”. І у 1974 році був скерований на роботу до Здолбунівської дистанції сигналізації і зв'язку. Мені пощастило, що в той час на Закарпатті відбувався розвиток автоматики, пристроїв сигналізації і центрального блокування (СЦБ), і мене скерували туди працювати. На блок-постах довелося займатися наладкою апаратури. Завдяки своїм наставникам Дмитру Калашніку, Івану Степанюку я пройшов добру трудову школу. Пам'ятаю і головного інженера служби сигналізації і зв'язку Івана Редченка, який в Закарпатті керував усіма пуско-налагоджувальними роботами. Розуміючи, що досвід досвідом, а набувати знань треба, я вступив до Дніпропетровського інституту залізничного транспорту. У 1979 році мене перевели старшим електромеханіком на Сарненську дистанцію сигналізації і зв'язку на дільницю Рівне-Сарни, а з 1981-го – на посаду головного інженера дистанції. Через 5 років очолив дистанцію.

– Що знаєте про своїх попередників, які творили історію дистанції?

– Нам був відомий рік створення нашої дистанції – 1939. А день і місяць – 5 жовтня – стали відомі завдяки особистому щоденнику колишнього начальника дистанції Івана Пономаренка. Власне на урочистості з нагоди 50-річчя дистанції, із записами щоденника нас ознайомив його син Олександр. Завдяки цим спогадам стала відомою попередня історія нашої дистанції. Отже, саме 5 жовтня 1939 року є датою заснування дистанції сигналізації і зв'язку у Сарнах. І саме того дня було розпочато формування дистанції. Перші три місяці дистанцію очолював Георгій Молчанов, який і вважається першим начальником дистанції. Із щоденника Пономаренка ми дізналися, що на станції Сарни на той час ще залишалися польські спеціалісти з трьома апаратами Морзе, сімома телеграфними апаратами Бодо та комутатором місцевого зв'язку на 30 абонентів. У той час лише деякі станції були обладнані семафорами, керування рухом на деяких перегонах здійснювалося за допомогою жезлових апаратів та за телефонним зв'язком. Дистанцію було сформовано із 60 працівників Південної залізниці

та прийнято на роботу ще 80 працівників із місцевого населення. В листопаді 1939 року було організовано навчання на 6-місячних курсах, по завершенні яких молоді спеціалісти повернулись у дистанцію на місця тих, що були сюди тимчасово відряджені. Під час Великої Вітчизняної війни Сарни постійно бомбардували, тому всі залізничні служби разом із майстернями перемістилися у ліс за п'ять кілометрів від міста. Дистанція розмістилася в одній із землянок. Там працівники жили і працювали, забезпечуючи залізницю необхідним зв'язком. Коли фронт відійшов і робота стабілізувалася, почався процес нелегкої роботи з відновлення дистанції. На долю Івана Пономаренка випало організувати відновлення майже повністю зруйнованих ліній зв'язку. Для виконання цих робіт набирали працівників з місцевого населення, з яких організували три ремонтні колони і за три місяці зв'язок було відновлено. Тоді почався процес налагодження експлуатації пристроїв і 11 січня 1944 року Сарненська дистанція відновила свою роботу. В цей час основний акцент у роботі дистанції відводився пристроям напівавтоматичного блокування. З 1961 до 1965 року дистанцію очолював Михайло Іванов, якого згодом перевели в Тернопільську дистанцію сигналізації і зв'язку. Кілька років дистанцією керував Михайло Хомич, а з початку 70-х до 1981-го року – Роман Фесовець. Його наступником був Тихон Дуденко, який працював до 1986 року, а 17 грудня 1986 року на цю посаду було призначено мене.

– Історію будь-якого підприємства творять і його працівники. Розкажіть про них.

– Пригадую, на 50-річчя дистанції прийшли ті ветерани, які у 1939 році писали перші сторінки історії дистанції – Анатолій Войтюк, Меланія Гончарова та інші. На жаль, час неблаганний і сьогодні їх вже нема серед нас. Серед нинішніх ветеранів – інженер техвідділу Іван Благовістний, старші електромеханіки Володимир Римарчук, Олександр Балкунович, Володимир Гуца, Микола Анісімовець та багато інших – усі вони були зразком відповідального ставлення до роботи. Іван Благовістний був моїм наставником, завжди давав мені слушні поради. Ветеранів ми пам'ятаємо, запрошуючи їх на зустрічі з молоддю, допомагаємо, чим можемо. Ветерани – наше коріння, основа нашої поваги до роботи і до історії підприємства.

Нинішні працівники стараються своєю сумлінною працею теж долучитися до історії дистанції. Це – почесний працівник транспорту України Микола Волинець, почесний залізничник, старший електромеханік Тетяна Песоцька, старший електромеханік Михайло Плахотка. Ми пишаємося династією Чеканів, яка працює в дистанції. Олексій Степанович Чекан – майстер золоті руки – свого часу працював електромонтером дистанційних майстерень. Багато років інженером-метрологом трудиться його син Ярослав Олексійович. Працюють у нас і два його брати – Борис Олексійович – прекрасний електромеханік СЦБ та Володимир Олексійович – грамотний старший електромеханік із обслуговування приладів виявлення перегріву букс. Старанно працює і електромеханік станції Дубровиця Андрій Жакун, трудяться у дистанції і два його сини. До речі, усі троє виступають у змаганнях з футболу. Жакун-старший – капітан футбольної команди дистанції, яка цього року посіла друге місце у турнірі на першість залізниці.

– Аби зрозуміти специфіку роботи дистанції сьогодні, розкажіть про роботу дистанції у минулі роки.

– Дистанція загалом пережила три етапи переоснащення. Якщо в 50-х роках проводилася робота із обладнання станцій маршрутно-контрольними пристроями, то другим етапом – у 60-ті роки минулого століття – стало обладнання станцій пристроями електричного напівавтоматичного блокування. У 1964 році облаштували пристроями електричної централізації (ЕЦ) станцію Решуцьк. Це була перша ЕЦ на Рівненському відділку. З того часу почалося масове оснащення пристроями ЕЦ інших станцій. Наступний етап реконструкції дистанції припав на 80-ті роки. Тоді обладнали пост ЕЦ на станції Сарни, а у 1982 році розпочалося будівництво автоблокування на дільниці від Рівного до Сарн і далі до держкордону з Білоруссю. В 1988 році обладнано пристроями автоблокування дільниці Сарни-Олевськ, а в Сарнах ввели в експлуатацію систему “Навігатор”, яка функціонує й нині. Завдяки комп'ютерній техніці чергова по станції Сарни бачить стан пристроїв, колії та рівень нагрівання колісних букс у вагонах на станції Стрільськ. Коли постало питання закриття невеликих станцій, то ми зберегли її, і тепер управління ст. Стрільськ відбувається із Сарн – черговий по Стрільську працює тричі на тиждень, коли виконується графік техпроцесу, пов'язаний із необхідністю спільних перевірок з черговими по станції. Мабуть, доцільно було б розвивати на нашій залізниці цю ефективну систему там, де є складності з обладнанням диспетчерської централізації. А в попередні три роки наші працівники без участі спеціальних будівельних організацій вручну копали траншеї і проклали 176 км кабелю для заміни повітряних ліній зв'язку. Виконати таку роботу було дуже непросто, бо кабелем забезпечують саме напередодні зими.

– Які об'єми робіт виконує дистанція сьогодні?

– Ми розуміємо, що повітряні лінії зв'язку сьогодні не відповідають певним вимогам якості зв'язку, тож очікуємо на цифровий зв'язок, який забезпечить якість і швидкість передачі інформації. У 80-ті роки було кабельовано дільниці Рівне-Костопіль, Сарни-Олевськ, за попередні три роки – дільниці Костопіль-Сарни-Удрицьк, залишається ще кабельовати дільницю Сарни-Маневичі. Тож чекаємо на кабель і сподіваємося, що наступного року будемо займатися цією дільницею. На завершальному етапі дільниця Костопіль-Сарни-Удрицьк – чекаємо на надходження цифрової апаратури.

– Яких успіхів досягла дистанція за Вашого керівництва?

– Сарненська дистанція протягом багатьох років посідала призові місця у галузевому змаганні, а у 2005-му ми отримали почесний прапор за перше місце в галузевому змаганні Укрзалізниці. Маємо також почесний диплом лауреата міжнародного конкурсу 2003 року міжнародної премії “Бізнес-олімп” з присвоєнням золотої торгової марки. Сарненська дистанція у 2005 році була визнана лауреатом рейтингу “Транспортні підприємства України” в номінації “Транспорт”. За успішне виконання поставлених завдань дистанція має багато грамот, подяк від керівництва служби і від керівництва залізниці.

– Якими є сьогодні проблеми дистанції?

– Проблеми нашої дистанції стосуються недостатнього забезпечення комплектуючи-

ми релейними приладами – не налагоджено їх виробництво в Україні. Та наші працівники стараються підтримувати апаратуру в доброму стані. Хоч і криза та кабелем нашу дистанцію забезпечують. Маємо ще якийсь запас матеріалів. Пригадую 90-ті роки, коли стояло питання про закриття станції Стрільськ, тоді було значно складніше. Якщо ми змогли вистояти тоді, то переживемо і цю кризу. Головне – зберегти кадри. Тому повністю підтримую зусилля керівництва залізниці і дорпрофсожу, спрямовані на збереження кадрів. Працівники дистанції теж поставилися з розумінням до цього і тому зв'язківці та СЦБісти за будь-якої ситуації забезпечать нормальну роботу зв'язку та пристроїв СЦБ. Адже від цього залежить безпечний рух поїздів.

Дуже гострим є кадрове питання. Всебічного навчання потребує молоде поповнення. Молоді спеціалісти приходять до нас не з найкращим рівнем знань. Найбільше ми задоволені випускниками Київського електромеханічного технікуму.

На сьогодні чомусь призабуте питання шкідливого впливу Чорнобиля. Наша місцевість належить до Чорнобильської зони, стан здоров'я працівників – не найкращий: люди часто хворіють, їм важко проходити медогляди.

– Як співпрацюєте з міською владою?

– З міською владою у нас повне порозуміння. Свого часу Георгій Кірпа закликав керівників відокремлених підрозділів брати активну участь в роботі органів місцевого самоврядування. Тоді я вперше став депутатом міської ради. Депутатом другого скликання я є і сьогодні – очолюю комісію з питань планово-економічних та комунальної власності. По багатьох питаннях не раз доводиться дискутувати з головою міської ради, він прислухається до моїх аргументів. А в Будинку залізничників, який передано на баланс міста, ми проводимо свої заходи, святкування, на яких безкоштовно для наших працівників виступають чудові творчі колективи Сарн. Свого часу Георгій Кірпа, почесний мешканець Сарн, започаткував хорошу співпрацю з міською владою, такою вона залишається і сьогодні.

– Чи працює хтось на залізниці з Вашої родини?

– В мене родина залізнична. У дистанції працюють: моя дружина Валентина Степанівна електромеханіком, донька Оксана – інженером техвідділу. Сподівався, що син Микола теж працюватиме на залізниці, та після закінчення магістратури Київського університету економіки, технології і транспорту він залишився в університеті – працює начальником відділу комп'ютеризації інформаційних технологій. Загалом трудовий стаж нашої залізничної династії становить близько 180 років.

– Я дізналася, що Ви народилися в один день з дистанцією – 5 жовтня. Мабуть, це доля?..

– Так, тільки я на 15 років молодший. Дистанції віддано 23 роки і жодного разу я не пошкодував про це. А загалом я на залізниці вже 35 років, за цей час залізничний транспорт став моєю долею. З нагоди ювілею дистанції кожному працівнику нашого трудового колективу бажаю здоров'я, щастя, мудрості і терпіння, злагоди в сім'ях і незламної віри у те, що попереду у нашої залізниці і у держави загалом – кращі часи.

Розмовляла Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора