

“Приємно працювати, коли бачиш результати роботи”



Петро Банацький працює заступником начальника дистанції з СЦБ із 2008 року, поступово набуває досвіду праці на цій посаді.

– Скільки Вам було років, коли обійняли цю посаду?

– Двадцять шість. Наш керівник дистанції дивиться на молодь з перспективою, вважаючи, що досвід прийде у роботі.

Під час навчання у Львівському технікумі залізничного транспорту я був тут на практиці, потім навчався в Українській державній академії залізничного транспорту в Харкові, після її закінчення отримав скерування в Сарни. Працював старшим електромеханіком на дільниці Моквин-Язвинка. Тепер можу сказати, що коли починав вчитися, то ще не було усвідомлення, наскільки серйозна моя професія. Та коли ми почали вивчати пристрої, різну техніку – дуже сподобалося і стало цікаво.

– Яка специфіка нинішньої

роботи?

– Виконання запланованих оргтехзаходів за надійної експлуатації пристроїв. То потрібно удосконалити пристрої сигналізації і центрального блокування (СЦБ) на одному посту ЕЦ, то на іншому, то щось перевірити – і всю цю роботу потрібно розумно спланувати. Адже в нас за кожною дільницею закріплені люди, які повністю відповідають за справність автоматики. Розумію, що досвіду мені ще бракує, але завжди можу сподіватися на підтримку колег та керівництва. Займаючись роботою, пов'язаною із запобігання пошкодженню апаратури, прагну виявити усі причини, які можуть призвести до пошкодження чи виходу з ладу пристрою. Трапляються й проблемні ситуації із суміжними службами. Часто виникають непорозуміння з енергетиками, колійниками, тоді ми детально розглядаємо кожен конкретний випадок збою у роботі й знаходимо причину. Такий аналіз стає в пригоді у подальшій роботі СЦБістів. Приємно працювати, коли бачиш результати роботи. Три роки тому, працюючи старшим електромеханіком, долучився до облаштування пристроями ЕЦ станції Чарторійськ. Отоді я вперше відчув азарт справжньої роботи. З почуттям відповідальності розумієш, що усе повинно виконуватися за нормами, аби безпеці руху нічого не загрозувало. Тоді й відчував свою безпосередню участь у злагодженій роботі залізниці.

Ветеран залізничного транспорту Володимир Семенович Гуца:

“Ставлення до роботи було справді державне”



– Як розпочалася Ваша трудова діяльність на залізниці?

– Закінчив залізничне училище, відслужив в армії і у 1964 році влаштувався в дистанцію механіком на дільницю Горинь-Удрицьк. Після закінчення Харківського інституту залізничного транспорту трудився старшим електромеханіком СЦБ – спочатку в техвідділі, а згодом упродовж 26 років працював на дільниці Сарни-Лунінець. Колись у затримці руху поїздів винними були стрілочники, а тепер відповідальність лягає на працівників дистанції сигналізації і зв'язку. Часто згадую той період, коли впроваджувалося автоблокування. Тоді цим особисто займався начальник дис-

танції Віктор Кузьмич. Керівник він суворий і вимогливий. Це був складний період: ми не мали спокою ні вдень, ні вночі – постійний контроль за ходом робіт. Якщо щось трапилось, спробуй не доповісти про ситуацію, що склалася на даний момент... Тоді я, мабуть, найбільше відчув, що таке державне ставлення до роботи. А загалом працювати в дистанції завжди було непросто, адже це, насамперед, безпека руху й СЦБісти повинні завжди бути готовими оперативно спрацювати в різних ситуаціях. А колись рух поїздів був значно інтенсивніший – 40 пар на добу і всі треба було пропустити за графіком.

– Чи були важкі моменти у Вашій роботі?

– Звичайно, були. Найбільше запам'яталися два випадки: восени 1972 року і взимку 1974-го під час стихії впали опори лінії зв'язку. Тоді нам на допомогу приїжджали фахівці зі Львова та Ковеля.

– Володимире Семеновичу, що побажаєте трудовому колективу дистанції з нагоди ювілею?

– Кожному працівнику дистанції бажаю міцного здоров'я, бо воно найбільше потрібне у напруженій роботі. А керівництву щиро дякую за співпрацю.

САРНЕНСЬКІЙ ДИСТАНЦІЇ

“Добрими фахівцями стають не відразу. Для цього потрібні роки праці”



Віктор Охремчук упродовж 23 років працює головним інженером дистанції. Щоденно йому доводиться вирішувати чимало виробничих питань, аби працівники дистанції змогли виконати поставлені завдання.

– Чи є проблеми в роботі дистанції?

– На жаль, проблеми є завжди. Ми, власне, тут і працюємо, аби їх вирішувати. Деякі об'єми робіт виконуємо власними силами, за потреби

звертаємося за допомогою до служби сигналізації і зв'язку. Про нашу дистанцію знають у Главку автоматики, телемеханіки і зв'язку з якнайкращого боку. Адже нашу дистанцію ще називають експериментальним полігоном – тут встановлюється технологічне обладнання, стежимо за його роботою, аби потім внести певні пропозиції щодо вдосконалення конструкції для кращої роботи. Найбільше проблем виникає через погане постачання матеріалів. Адже через відсутність матеріалів, апаратури завжди можуть “зірватися” терміни виконання поставленого завдання. Переважно комплектуючі, матеріали надходять до нас у зимові місяці, а проводити монтажні роботи, наладку пристроїв у холодну пору значно важче, ніж, наприклад, влітку. Незважаючи на такі складні умови, колектив старається виконувати всі роботи вчасно. Хоча зробити це іноді ох як непросто.

Серед проблем, які маємо, – і жорсткі ліміти на електроенергію та дизпаливо, котрі в попередні місяці

постійно скорочувалися. Працювати за таких обставин дуже складно. У будь-якій економії повинні бути розумні обґрунтовані межі.

– Як на Вашу думку, зараз дистанції доводиться важче, ніж, скажімо, за часів СРСР?

– Звичайно, зараз складніше, бо в радянські часи було планове постачання і виконання завдань. І при тодішньому постачанні, не дай, Боже, було не виконати план. Зараз ситуація інша. На початку року доводиться один план, а через півроку його коригують, планують по-іншому. Основна причина – недостатнє постачання матеріалів. Тому сьогодні значно важче. Але залізниця не може зупинитися, і ми все робимо для того, щоб кожен виконав свою ділянку роботи. Кадрове питання теж стало дуже складним. Колись молоді працівники мали кращу початкову підготовку, ніж сьогодні. Важливо зараз зберегти кваліфіковані кадри, які має залізничне господарство, бо добрими фахівцями стають не за тиждень чи місяць, а за роки праці.



На фото (зліва направо) – працівники ремонтно-технологічної дільниці СЦБ дистанції: електромеханік Валентина Стельмах, старший електромеханік Тетяна Мазур-Васильчик, електро-механік Марина Стахнюк, Олена Михайлицька, Надія Шпорук, Ольга Тишкова, Світлана Смірнова, Іван Мелешук, Ірина Риндич.

“Голова профкому повинен бачити і людину, і проблему, і шлях її вирішення...”



Григорію Олексійовичу Новаку, як голові профкому дистанції, доводиться вирішувати щоденно чимало питань і виробничого й невиробничого характеру. У дистанції він працює 24 роки, тому знає кожного працівника, і як профспілковий лідер безпомилково

орієнтується у проблемах колег по роботі. Про особливості профспілкової роботи розмовляємо з Григорієм Новаком.

– Як співпрацює профспілка з керівництвом дистанції?

– За роки роботи у дистанції я добре знаю специфіку роботи і зв'язківців, і СЦБістів. Шість років працюю інженером із безпеки руху в техвідділі, тому щодня доводиться стикатися з різними технічними питаннями, а з листопада 1994 року обраний головою профкому. Разом із виробничими питаннями мені близькі й проблеми працівників нашої дистанції. Тому уважно ставлюся до прохань людей і за можливості допомагаю їм. Ряд питань доводиться піднімати перед керівництвом дистанції для спільного розв'язання. У будь-яких ситуаціях з начальником дистанції знаходимо оптимальне вирішення проблеми. Як член президії дор-

профсожу, член ради профспілки я постійно порушував питання про оплату праці за чергування на дому. Ми відстояли це і тепер такі чергування оплачуються.

– Що хотіли б побажати трудовому колективу дистанції?

– Я пригадую ще святкування 50-річчя дистанції. А їй вже виповнилося 70. Зі свого досвіду знаю, що, на жаль, не усі проблеми вдається вирішити, але якщо є хоч найменша можливість, то треба допомогти людині, порадити, подякувати за сумлінну працю. Я вдячний працівникам дистанції, а особливо пенсіонерам, ветеранам праці, за велику науку любові та поваги до праці, до інтересів трудового колективу. Хочу, щоб наша дистанція й надалі була лідером серед аналогічних відокремлених підрозділів на залізниці. Вірю, що ми зможемо якісно виконати всю заплановану роботу.