

Ветеран залізничного транспорту Іван Олексійович Благівістний:

“Дистанція ставала на ноги в дуже важких умовах”



– Іване Олексійовичу, пригадайте, чому обрали фах залізничника?

– Мабуть, тому, що моє рідне село знаходилося поруч із станцією Ярмоленці Південно-Західної залізниці. Пригадую, я ще малим бігав по станції і мріяв працювати на залізниці. Та моїй мрії не судилося так швидко здійснитися. Не було мені ще й 18, як забрали до армії, а це був 1944 рік. Потрапив на II Український фронт, а згодом на Забайкальський фронт, воював

проти Японії. Демобілізувався аж у 1950 році, і вже наступного року став студентом Львівського технікуму залізничного транспорту. Після його закінчення мене скерували на Сарненську дистанцію сигналізації і зв'язку. Розпочав свою трудову біографію черговим електромеханіком лінійно-апаратного залу дистанції. Тобто обслуговував місцевий і далекий зв'язок. Якось так сталося, що перейшов у СЦБісти – спочатку був електромеханіком вимірювальної групи, невдовзі старшим електромеханіком СЦБ, обслуговуючи майже 142-кілометрову ділянку Сарни-Ковель. Це були роки праці з начальником дистанції Іваном Пономаренком, а потім працював із усіма наступними начальниками, у тому числі й із Віктором Кузьмичем. Вийшовши на заслужений відпочинок, працював ще кілька років. Упродовж десяти років трудився в техвідділі старшим електромеханіком, за нинішніми мірками ця посада прирівнюється до начальника техвідділу дистанції. Дбав про своєчасність підготовки й оформлення

пристроїв до ремонту, замовляв необхідні матеріали і т.д.

Шістнадцять років вже не працюю в дистанції, та керівництво часто запрошує мене на зустрічі з молоддю, поділитися з нею своїм професійним досвідом, розповісти про лихоліття війни. Завжди відчуваю піклування й повагу з боку керівництва дистанції і профспілки.

– Скажіть, чи складніше тоді працювалося?

– На етапі становлення дистанції постачання було дуже слабеньке, тоді була ще жезлова система, а потім почали впроваджувати інші системи. Працювали вдень і вночі. Потім постачання матеріалів було значно кращим, але роботи завжди було достатньо, адже не застрахуєшся від пошкодження техніки.

– Що побажаєте тим залізничникам, які працюватимуть у дистанції в майбутньому?

– Бажаю молоді, щоб вона була дисциплінованою й уважною. Щоб поважала свою роботу. Адже без цього на залізниці працювати не можна.

Сергій Назарець – електромеханік із ремонту та перевірки безконтактної апаратури. Сергій Миколайович – раціоналізатор, сам змонтував стенд для перевірки приладів безконтактної апаратури, який пройшов атестацію і відповідає всім технічним вимогам. Таким чином, електромеханік Сергій Назарець покращив собі умови праці – тепер на своєму робочому місці він здійснює усі потрібні виміри.



Зв'язківці чекають на цифрову апаратуру



Василь Михайлович Володько працює заступником начальника дистанції зі зв'язку з 2005 року, та за цей час освоїв специфіку роботи і має що розповісти про ділянку своєї роботи.

– Потрапив я на залізницю завдяки своїм друзям-залізничникам, які й запропонували спробувати тут працювати, адже закінчив Львівську політехніку за спеціаль-

ністю “Напівпровідникова електроніка”, – розповідає Василь Володько. – Працюю тут із 2001 року: спочатку електромеханіком радіозв'язку, згодом старшим електромеханіком лінійного цеху радіозв'язку. Тоді якраз почали встановлювати нові радіостанції на сучасній цифровій елементній базі.

– Як працюється на такій відповідальній посаді?

– Широ кажучи, коли я став заступником начальника дистанції, виявилось, що багато знаю тільки теоретично.

З 1974 року в дистанції займалися встановленням пристроїв виявлення нагріву букс (ПВНАБ). Якщо колись на залізниці фіксувалося до 20 сходів вагонів на рік через нагрів букс, то нині можуть траплятися хіба що поодинокі випадки. Власне, ці пристрої на перегонах обслуговують працівники нашої дистанції. Потім з'явилася техніка наступного покоління – дистанційно-інформативна сис-

тема контролю (ДІСК). Третім поколінням – автоматична система дистанційного контролю (АСДК). Це вже повністю комп'ютеризована техніка, яку можна встановлювати на кілька ділянок. Завдяки такій централізації за допомогою техніки простіше аналізувати вплив різних чинників на буксових вузлах у пунктах технічного огляду вагонів. Наприклад, чи нема відхилень від норм, які впливають на безпеку руху. Довелося займатися і прокладанням кабелю. Це – чималий шмат роботи, який вартував великих зусиль і старань наших зв'язківців.

Після прокладення кабелю почали займатися його з'єднанням. Також проводимо заміри характеристик нової кабелювальної лінії, аби під ці характеристики встановлювати апаратуру на станціях. Поки що такої цифрової апаратури нема, та нам пообіцяли, що найперше вона з'явиться саме в нашій дистанції. Сподіваюся, що відбудеться це в недалекому майбутньому.



Електромеханік СЦБ Надія Шпорок займається регулюванням всіх типів реле. Упродовж 20 років праці неодноразово за сумлінну працю отримувала подяки та грамоти від керівництва дистанції.

Електромеханік-приймальник апаратури СЦБ Іван Мелешук:

“Моя перевірка – остання “інстанція” перед запуском апаратури СЦБ”



– Обрав роботу на залізниці, можливо, тому, що колись на залізниці працював мій батько. Після закінчення в 1989 році Пінського індустріально-педагогічного технікуму, у якому здобув професію техніка-механіка, прийшов працювати в Сарненську дистанцію сигналізації і зв'язку, – розповідає Іван Мелешук. – Робота цікава, якщо добре в техніці розумієшся. Перший етап перевірки апаратури здійснюють електромеханіки дільниці, а я проводжу вже завер-

шальну її перевірку. Це, власне, остання “інстанція” перевірки, яку проходить апаратура СЦБ перед упродовженням її в експлуатацію. Кожен із електромеханіків нашої дільниці відповідально виконує свій обсяг роботи, розуміючи, що перевірені нами прилади повинні працювати справно, гарантуючи безпеку руху поїздів.

– Чи не позначається на роботі тягар відповідальності?

– Якщо є розуміння специфіки роботи залізниці, то відповідальність при виконанні своїх безпосередніх обов'язків, безперечно, з'явиться, якщо, звичайно, її бракувало. Адже від справності приладів і апаратури СЦБ залежить життя сотень людей.

– Що побажали б колегам з нагоди ювілею дистанції?

– Щоб дистанція досягла ще більших успіхів у роботі, щоб ішла в ногу з сучасними технологіями. Щоб все справно працювало, щоб була стабільність на залізниці. Умови праці в нас нормальні, а працювати ми вміємо.

“Без освіти у залізничника – жодних перспектив”



Старший інспектор із кадрів дистанції Ігор Петрук належить до молодішої генерації дистанції. Сьогодні йому 27 років, а розпочав працювати з кадрами в 24.

– Нинішній штат Сарненської дистанції сигналізації і зв'язку налічує 190 працівників, хоча колись працювало 268, – розповідає Ігор Петрук. – Колектив хороший, постійно омолоджується. Важливо, що керівник дистанції спонукає

працівників здобувати вищу освіту. Нині десятеро працівників заочно навчаються у вищих залізничних навчальних закладах. Навіть мені Віктор Костянтинівич свого часу порадив вступити до магістратури в Українську академію залізничного транспорту в Харкові, яку я успішно закінчив у 2007 році. Поповнюють лави працівників дистанції випускники вищих залізничних навчальних закладів і технікумів. Тільки цього року до нас прийшло 7 молодих спеціалістів із вузів. З власного досвіду скажу, що основний акцент у роботі в дистанції та загалом на залізниці робиться на дисципліну. Тому буває, що звільняється молодь, яка не витримує усіх вимог щодо виконання посадових обов'язків. А хто приймає такий ритм роботи, той потім дякує долі, адже дисциплінованість, відповідальність – це риси необхідні у будь-якій роботі і загалом у житті. З нагоди ювілею дистанції бажаю їй процвітання.