

Здолбунівській дистанції

СВЯТО МОЛОДОСТІ ДУШІ У ЗДОЛБУНОВІ

17 листопада Здолбунівська дистанція сигналізації і зв'язку відсвяткувала свій 70-річний ювілей. На засідання були запрошені працівники дистанції та ветерани. Прибувши до дистанції, ветерани поспілкувалися з молодими працівниками, оглянули робочі місця, нову техніку, якою оснащені робочі приміщення. За браком великого приміщення, де можна було б вмістити усіх запрошених, організатори ювілею запросили гостей свята на урочисте засідання, яке відбулося у «сусідів» - в актовому залі локомотивного депо Здолбунів.

Перед присутніми виступили начальник Здолбунівської дистанції сигналізації і зв'язку Леонід Романенко, який нагадав присутнім ветеранам етапи становлення та розвитку дистанції, розповів про успіхи та перемоги трудового колективу, згадав найяскравіші постаті з числа колишнього керівництва дистанції та залізничників-зв'язківців, які віддали рідному підприємству десятки літ звитяжної праці. Начальник служби сигналізації і зв'язку Львівської залізниці Роман Залізник привітав трудовий колектив дистанції та ветеранів підприємства і вручив кращим працівникам трудові відзнаки та подарунки від служби – набори інструментів. Голова профспілкового комітету дистанції Петро Нагорний, звертаючись до присутніх, наголосив на тому, що при всебічному сприянні керівництва дистанції йому нарешті вдалося виконати основне побажання ветеранів та працівників дистанції – зібрати в один день в одному приміщенні

рекордну кількість працівників та ветеранів дистанції і організувати їм можливість поспілкуватися, обмінятися думками та враженнями, згадати минуле і висловити залізничній молоді свої побажання на майбутнє. Колишній начальник дистанції Юрій Кіреєв привітав у своєму виступі ветеранів дистанції та залізничну молодь і згадав, які великі та масштабні завдання у далекі часи вирішував трудовий колектив дистанції. Від молодих працівників залізничного підрозділу ветеранів дистанції привітав Володимир Кондратюк і запевнив старше покоління, що залізнична молодь і надалі високо триматиме прапор трудової слави Здолбунівської дистанції сигналізації і зв'язку.

А коли почалося спілкування у неформальній обстановці, у невимушеній атмосфері свята, залізнична молодь була особливо здивована тим, із яким запалом та молодечим завзяттям виступали та співали ветерани, яким минуло і 60, і 70, і навіть 80 років. Спостерігаючи за тим, як радіють кожній хвилині свята ветерани, молоді зв'язківці, мабуть, ще глибше збагнули істину, що усі ми будемо молодими, але не всім дано до поважного віку зберегти молодість душі. За це свято молодості душі найбільше подяку лунало на адресу начальника служби сигналізації і зв'язку Львівської залізниці Романа Залізняка, начальника дистанції Леоніда Романенка та голови профспілкового комітету відокремленого залізничного підрозділу Петра Нагорного.

“Я відчуваю підтримку та довіру людей, які мене обрали, і тому мені легко працюється у профспілці”

Помічник начальника дистанції з безпеки руху поїздів, голова профкому дистанції Петро Нагорний:



– У дистанції я почав працювати з 1973 року. Звідси пішов служити до армії. Мій вибір залізничної професії був обумовлений нашим родинним досвідом. Із 1948 року на залізниці 41 рік відпрацював мій батько Максим Федорович Нагорний. Деякий час у нашій дистанції працював мій рідний брат – Олексій Нагорний. На залізниці також працювали мої дядьки і по батьковій, і по маминій лінії – Михайло Федорович Нагорний і Антон Андрійович Конончук.

У 1975 році я повернувся з армії на посаду електромонтера СЦБ поста ЕЦ Південного парку станції Здолбунів. У 1976 році став електромеханіком і на цій посаді багато їздив по відрядженнях. Найперше я поїхав у відрядження на підготовку до запуску пристроїв електричної централізації (ЕЦ) на станції Мукачєво – це було в 1977 році. Здобув чималий практичний досвід під час модернізації пристроїв ЕЦ від станції Воловець до Мукачєво. Брав участь у підготовці до запуску ЕЦ станції Ходорів. Потім брав участь у реконструкції електричної централізації станції Сарни. А далі – усі станції, де ми модернізували ЕЦ: Південний парк станції Здолбунів, станція Рівне, Радивилів, Рудня, Ожидів, Заболотці, Верба та ін. Усі ці роботи дали мені те найважливіше, завдяки чому працівник стає фахівцем – досвід. Коли у дистанції ввели посаду помічника начальника дистанції з безпеки руху поїздів, то я першим був призначений на цю посаду.

До профспілкової роботи я прийшов цілком законно, беручи активну участь у громадському житті нашого підприємства. У 1992 році мене призначили на посаду старшого електромеханіка поста ЕЦ Рівненського парку станції Здолбунів. На цій посаді моїм попередником був досвідчений фахівець, професіонал Степан Данилович Соловей, який пішов на пенсію. Через деякий час на звітновибірних зборах мою кандидатуру висунули на голову профспілкового комітету. Тоді на цю посаду було два претенденти – я і Дмитро Миколайович Калашнік. Я розумів, що досвіду для такого обсягу громадської роботи в мене ще малувато, тому я свою кандидатуру зняв на користь Дмитра Миколайовича. Його обрали головою профкому, а я увійшов до складу профкому. Коли Дмитро Миколайович пішов на заслужений відпочинок, тоді у 2006 році відбулися звітно-виборні збори і з присутніх 45 делегатів за мене проголосували 42 особи. Я відчуваю підтримку та довіру людей, які мене обрали, і тому мені легко займатися профспілковою роботою. Часто буваю в трудових колективах, спілкуюся з різними працівниками. За цей час у повному обсязі відчув основні пріоритети профспілкової роботи. Для людей головне, щоб завжди торжествували два принципи – правдивості і справедливості. І, звичайно, щоб не були знехтувані трудові права кожного залізничника. Постійне спілкування з людьми не раз підтверджувало мою впевненість у тому, що в нас мудрі і добросовісні люди. Коли ми перейшли на скорочений робочий тиждень, ніхто з наших працівників не висловив якихось необґрунтованих претензій, бо і керівництво дистанції, і профспілковий комітет провели велику роз'яснювальну роботу, що до таких кроків залізниця вдається не від доброго життя, і якщо нема грошей, то є два шляхи виходу із ситуації: або вдатися до масових скорочень, або погодитися з тим, що усі ми

“Було у моїй трудовій біографії два найтяжчі періоди: електрифікація ділянки Здолбунів–Красне і запровадження у дистанції “білоруського методу”.

Ветеран транспорту Андрій Бурімов:



– На залізницю я прийшов після демобілізації з армії у листопаді 1952 року. Мені тоді виповнилося 24 роки. Залізниця мене вабила ще з дитинства, бо усі мої дитячі роки пройшли біля станції Пліски Бахмацького району Чернігівської області. Потім мого батька – він був медиком – скерували на роботу у Здолбунів. Моя перша залізнична посада – кочегар на паровозі М728 у локомотивному депо Здолбунів, де я почав працювати з 1953 року. Потім мене направили на курси помічників машиніста, які я закінчив у 1954 році. Однак перспективи стати помічником машиніста на той час у мене не було, бо дуже багато було бажаючих на цю посаду. Поїзди тоді водили важковагові і проїхати кочегаром на паровозі від Здолбунова до Красного було ох як нелегко. Із Здолбунова виїжджаємо з повним тендером вугілля, а поки доїдемо до Красного, то я вже до заднього борта добираюся – доводилося перекидати цілий тендер вугілля. Переконавшись остаточно, що нема перспективи стати помічником машиніста, я звільнився з депо і перейшов на роботу в НГЧ обслуговувати котел, потім пішов помічником машиніста на паровоз на цементно-шиферний комбінат, який тоді якраз будувався.

У 1958 році я вступив заочно до Московського всесоюзного інституту залізничного транспорту. Працював і вчився. У 1960 році, на той час я закінчив два курси, союзне міністерство шляхів сполучення видало вказівку про необхідність перевести усіх студентів на навчання у свої республіки. Так я був переведений в Україну на третій курс Харківського експлуатаційно-механічного інституту інженерів залізничного транспорту. У Москву я свого часу вступав на спеціальність теплоенергетика, оскільки був обізнаний з теорією роботи парових котлів, але у процесі навчання мені більше сподобався зв'язок. Під час служби в армії я здобув спеціальність радіотелеграфіста першого класу, обслуговував радіостанції. Із 1962 року я почав працювати електромон-

тером в господарстві сигналізації та зв'язку, а приймав мене на роботу тодішній начальник дистанції Георгій Федорович Жучков. Далі я працював механіком, потім старшим механіком. У 1964 році я закінчив інститут і одержав диплом за спеціальністю інженер-електрик. Деякий час працював старшим механіком із кабельного господарства, а з 1968 року – за наказом начальника дистанції сигналізації та зв'язку переведений на посаду головного інженера дистанції. Тоді найбільш напружена робота у нас була пов'язана з електрифікацією залізниці, яка почалася у 1964 році з електрифікації ділянки колії від Здолбунова до станції Красне. Перед нами стояло дуже важливе і тяжке завдання – виконати роботи з реконструкції магістрального кабелю зв'язку, який пролягає від Здолбунова до Красного. Цей кабель був покладений ще у 1943 році німцями. Апаратура на станціях тоді була примітивна, застаріла. У процесі електрифікації вона замінювалася на нову і сучасну. На роботі з реконструкції кабелю, яку ми почали у 1965 році, у дистанції було задіяно, окрім мене, три досвідчені спеціалісти з кабельних робіт. Два з них жили у Дубно – Володимир Іларіонович Петрук та Артем Онуфрійович Саюк, а третій в Ожидові – Олексій Дмитрович Чапля. Щоб зробити реконструкцію кабелю, нам треба було на ділянці від Здолбунова до Красного розкопати 425 т.зв. “котлованів” через кожні 425 метрів. У кожному такому місці кабель треба було звільнити від старої апаратури, спаяти напрямку і забезпечити його добру провідність. Треба було зробити відпаї з кабелю на кожній точці для сигнальних світлофорів та телефонів. Добре пам'ятаю, що у 1965 році було дуже дощове літо. Кабель постійно замокав, ми змушені були повертатися назад, а тоді знову рухалися вперед. Але ми таки виконали це тяжке завдання - у жовтні ми нарешті дійшли до Красного. А далі був найвідповідальніший момент. При переході на електротягу ми повинні були демонтувати повітряну лінію зв'язку. Ми дуже переживали тоді. Якщо демонтуємо лінію й усі перейдуть на кабель – диспетчери, дальній зв'язок, а тоді раптом полле дощ і кабель знову замокне, і весь зв'язок пропаде... Ми перед пуском ще раз ретельно перевірили кабель, нам багато допомогла лабораторія зв'язку з управління залізниці. І дякувати Богу, усе відбулося нормально, кабель функціонував цілу зиму без проблем. Десять років п'ять-сім час від часу траплялися незначні й нетривалі пошкодження зв'язку через замокання. За цю роботу тоді відзначили багатьох робітників різних залізничних професій, Указом Верховної ради СРСР мене нагородили медаллю “За трудову відзнаку”.

У кожного залізничника були свої наставники. Я завжди з почуттям вдячності згадую свого наставника Іллю Федоровича Журавля, який працював у Здолбунівському будинку зв'язку. Його вже нема серед нас. Він багато чому навчив мене, зокрема, в кабельних магістралях. Одним з кращих моїх учнів був старший механік кабельного господарства Борошенко Дмитро Аксентійович, він потім працював начальником ділянки зв'язку в Дубно. Було чимало механіків та monterів, з якими я працював, яких навчав і роботі, і принципам професійної майстерності.

Ще одним дуже важким етапом роботи був для мене період, коли ми запроваджували у дистанції так званий білоруський метод – збільшення зарплати за рахунок зменшення штату. Цей період забути не можна. У нас на той час працювало 442 особи і нам довели “план” скоротити трудовий колектив на 100 осіб. Це було дуже важке завдання – знайти у трудовому колективі зайвих сто осіб. Почали з пенсіонерів. На той час це було не складно. Людина відпрацювала своє, досягла пенсійного віку і пішла на відпочинок. Пенсіонерів назбиралося десь із сорок осіб, а решту шістьдесят осіб треба було вишукувати серед молодих працівників. Цю роботу майже неможливо було зробити по-людськи і по-совісті, процес супроводжувався конфліктами, образами. Але вказівка була і ця робота була зроблена. Підвищилася заробітна плата. Пригадую, у мене до підвищення зарплата була 180 карбованців, а після підвищення – 260.

А коли прийшов час і мені йти на пенсію, то я пішов з посади, як кажуть, день у день – 20 жовтня 1988 року мені виповнилося 60 років і я перейшов з посади головного інженера дистанції на посаду електромеханіка контрольно-вимірвальних пристроїв та автоматики СЦБ. На цій посаді пропрацював до кінця 1993 року і тоді вже остаточно пішов на відпочинок.

Сьогодні хочу згадати для молодих працівників колишніх начальників Здолбунівської дистанції сигналізації і зв'язку. Коли я прийшов у дистанцію працювати, начальником її був Георгій Федорович Жучков. Потім дистанцію очолював Олександр Іванович Кантоністов. За ним були Юрій Михайлович Кіреєв, Андрон Євменович Хаврук і у 1990 році на посаду начальника дистанції був призначений Леонід Михайлович Романенко.

Життя рухається стрімко. Роки летять. Хотілося б, щоб з плином часу не втрачався притаманий нашим молодим рокам трудовий ентузіазм. Дуже багато в роки моєї молодості робилося і швидко, і якісно, і з волею.