

Начальник Чортківської дистанції колії Іван ЧЕРНЕГА:

“Працюємо у складних географічних умовах: криві малого радіусу, більше 400 штучних споруд, серед яких 93 мости, один понад 200-метровий тунель та шляхопровід”



повнювали, коли приїхали в Чортків, і тодішній заступник начальника залізниці з колії Василь Фітас сказав Вам: “Працюй!”

– Ясна річ, що на перших порах було важко, адже дистанція колії дуже складна. Тільки згодом керівництво Укрзалізниці, колійного главка, Львівської залізниці, служби колії більше уваги звернуло на Чортківську дистанцію. А тоді, на початках, було багато кілометрів колії з протермінованим капітальним ремонтом. План балової оцінки складав 400 одиниць. Зараз 130. Незадовільних кілометрів було до 20 на місяць. Тепер один, а інколи й жодного.

Всього на дистанції понад 400 штучних споруд, у тому числі 93 мости, із яких 13 дефектних, один понад двохсотметровий тунель та шляхопровід. Взагалі дистанція колії розташована у складних географічних умовах, де експлуатується 397 кривих. Для порівняння скажу, що із 275,5 км головних колій, які експлуатуються в дистанції, 109,1 км мають 39 кривих. Є ухили і підйоми від 20 до 40 тисяч метрів, у тому числі єдиний на всю Укрзалізницю 40-тисячний підйом на перегоні Чортків-Біла Чортківська.

До 2003 року на дистанції експлуатувалася 31 крива радіусом менше 200 метрів. Були криві також радіусом 165 метрів. Їх дуже складно утримувати, тому ми надали пропозиції щодо їх спрямлення хоча б до радіусу 200, адже тут ходять пасажирські поїзди, у тому числі й один міжнародний Софія-Москва. Коли фахівці із Дніпропетровська розробили проект, ми під час капітального ремонту та модернізації колії спрямили 16 із 31-ї кривої. Але, щоб позбутися решти кривих, потрібні великі затрати із перебудови мостів, шляхопроводів, віадуків.

Якщо до 2003 року, тобто до мого призначення, на дистанції колії було виконано капітальний ремонт колії 14,4 км; замінено 91 комплект нових стрілочних переводів на залізобетонних брусах, то в період із 2003 по 2009 рік модернізовано 12,8 км колії; виконано посилені капітальний та капітальний ремонти відповідно 12,6 та 27,6 км колії; комплексно-оздоровчий – 36,2 км; посилений середній ремонт – 5 км; середній ремонт колії – 14,3 км; середній ремонт двох комплектів стрілочних переводів; замінено 109 комплектів нових стрілочних переводів, у тому числі 85 на залізобетонних брусах; замінено 32 комплекти старопридатних стрілочних переводів; проведено капітальний ремонт на 10 переїздах, а переїзди, розташовані на 83, 107, 58, 35, 121 км, доведені до всіх нормативних вимог. Проведено реконструкцію станцій Хоростків, Заліщики, Білобожниця, парної горловини на станції Чортків, непарної горловини на станції Біла Чортківська. Станція Заліщики була в дуже поганому стані, тобто дерево та рейки легких типів, то у 2005 році ми всі п'ять колій та 12 стрілочних переводів переуклали на залізобетон.

Коли начальник залізниці Михайло Мостовий невдовзі після свого призначення поцікавився на об'їзді, чи можна на дистанції зробити механізовану дільницю, ми взяли це до уваги, зробили розрахунки

і створили на дистанції одну механізовану дільницю, яка обслуговує колію з 32 по 82 км, тобто 50 кілометрів колії, забезпечивши її за сприяння начальника залізниці малою механізацією і транспортом. Обслуговує цю дільницю лише 27 осіб під керівництвом Володимира Ковальчука.

Як показав час, це дуже прогресивна форма обслуговування, про що свідчать основні показники роботи і стимулювання праці колійників.

– Чи допомагав Вам хтось на перших порах, коли Вас призначили начальником дистанції?

– Насамперед, скажу, що я жодної людини в Чортківській дистанції колії не знав. Головним інженером тут тоді працював Віталій Великохатко - хороший фахівець. Заступником начальника дистанції колії був Мирослав Свистун. Тепер він – головний інженер, а Віталій Вікторович зараз очолює Стрийську дистанцію колії. Пригадую, ми сіли і ґрунтовно поговорили про роботу. Дійшли висновку, що для того аби дистанція була серед кращих, треба, як то кажуть, закачати рукави і попрацювати, взявши до уваги основні показники: безпеку руху поїздів, охорону праці, дисципліну, культуру утримання господарства і виконання балової оцінки колії.

– Мабуть, не просто було після так званих рівнинних дистанцій освоюватись на Чортківській дистанції колії?..

– Львівська дистанція колії велика, вузлова і мені, як заступнику начальника, було над чим працювати. І хоч Чортківська менша за протяжністю, зате вона складна через криві, ухили, штучні споруди. І тим більше, що колія тут із 1896 року. І в основному ремонти проходили поточні, без залучення машин важкого типу. Але вже з 2003 року техніки побільшало під час модернізації та капітального ремонту колії.

І ще одна важлива обставина. Із 275 км головної колії тільки 66,7 км лежить на залізобетоні, решта – на дереві. Через дефіцит дерев'яних шпал у нас був дуже складний стан колії, діяло багато обмежень швидкості руху поїздів. За останні роки постачання шпал налагодилось, ситуація змінилась на краще, бо керівництво залізниці та служби колії більше уваги приділяють стану колії, яка лежить на дерев'яних шпалах.

– Батько залізничник, три сини також залізничники і всі – колійники. Чи не довелося колись пошкодувати, що обрали дуже нелегку професію колійника?

– Будь-яка робота ґрунтується на сумлінній праці. Зараз усім керівникам не просто, бо ситуація складна. Але, завдячуючи і батькові, і старшим братам, у нашій родині не звикли опускати руки навіть у найскладніших справах. У нас у крові – працювати на перспективу, не для себе, а для людей. Тому мені багато вдалось зробити в дистанції за підтримки начальника залізниці, начальника служби колії та колективу дистанції. Відремонтували і привели до нормальних умов праці та побуту приміщення для колійних бригад по станціях Борщів, Хоростків, Чортків (мостовий цех №2, цех дефектоскопії, майстерню). Силами дистанції відремонтували пункти обігріву на станціях Прошова, Микулинці Струсів, Деренівка, Копичинці, Вигнанка, Бучач, Ягільниця, Товсте, Заліщики. Оновили також ряд пере-

їздів на дистанції. Огородили територію майстерні дистанції, оновили адміністративний будинок та облаштували два майданчики по станціях Білобожниця та Вигнанка, які передала нам механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт, і, де вивантажуємо стрілочні переводи та їх збираємо. Плануємо на станції Теревовля облаштувати побутові приміщення для колійної та мостової бригад. Приємно, що люди самі проявляють ініціативу і власними силами наводять лад у приміщеннях. Головне, щоб був матеріал, бо наші колійники – майстри на всі руки. Я вдячний за ініціативність, насамперед, колійним майстрам Светославу Павельчуку, Михайлу Курилюку, Володимирі Ковальчуку.

У свою чергу адміністрація та профспілка стараються забезпечити новими меблями, побутовою технікою. Разом із профспілкою закупили кожній бригаді ємкості для питної води, хочемо придбати для бригад великі термоси для гарячої кави чи чаю, щоб під час роботи на віддаленому перегоні вони могли зігрітись.

Я задоволений колективом дистанції, люди в основному працюють добре. Про це свідчать і неодноразові нагороди в галузевому та дорожньому змаганнях у 2007-2008 роках. Не забуваємо і ветеранів, стараємось по можливості допомагати їм.

– Крім створення належних умов праці та побуту, у дистанції багато уваги приділяється спорту.

– Аякже! Я ще в технікумі займався спортивною ходьбою, волейболом. І коли працював у Львівській дистанції колії, проводили між цехами змагання з волейболу, і наша команда займала призові місця. У Чортківській дистанції колії започаткував такі ж змагання з нагоди Дня залізничника. У нас сформувалась волейбольна команда, яка почала демонструвати хороші спортивні результати на першостях серед підрозділів служби та Львівської залізниці. У 2007 році наша команда брала участь у спартакіаді Укрзалізниці в Харкові. З цих змагань ми привезли кубки. Наші хлопці добре грають не лише у волейбол. Спортсмени дистанції відзначались і в міні-футболі, і в амрестлінгу, і в гирьовому спорті. І зараз ми стараємось залучати до спорту молодь. У серпні 2009 року ми брали участь у змаганнях в Ужгороді з міні-футболу в турнірі пам'яті Георгія Кірпи, і привезли додому медалі та диплом, здобувши для Тернопільської дирекції друге місце. У збірній команді з міні-футболу від дистанції брав участь я і мій заступник Андрій Савіцький.

Спілкуючись із начальником Чортківської дистанції колії Іваном Чернегою, помітили, що він однаково захоплено розповідав про роботу колійників на перегонах і в майстернях, про їхній побут, про плани, про учасників художньої самодіяльності дистанції, про навчання молодих фахівців і про студентів-практикантів, яких у дистанції навчають майбутній професії колійника... Так може розповідати тільки щира й віддана справі людина.

Залишається додати, що дочка Івана Чернеги Софія також за прикладом батька здобула фах колійника і працює техніком у Львівській дистанції колії. Взагалі, якщо підрахувати загальний стаж залізничної родини Івана Чернеги, то набереться більше сотні років. Але це вже тема для іншої розповіді.

Орися ТЕСЛЮК