

І ЕІ ЕІВ АІААВ×ЕОЇ І ААІЕІ ІНОР...

(Закінчення. Поч. На 1 стор.)

Виконроб Ужгородської колійно-машинної станції Юрій Козик розповів, що, незважаючи на погану погоду, колійники повинні виконати поставлене завдання. Зокрема укладатимуть довгомірні рейки. До цього після демонтажу дерев'яної решітки провели монтаж нової на залізобетонних шпалах, оскільки план колії дозволяє їх тут укладати. А інвентарні рейки будуть замінені безстиківими довгомірами.

Виконуючий обов'язки заступника начальника з капітальних робіт Ужгородської колійної машинної станції Михайло Мельничук розповів, що на "вікні" задіяна також техніка з підрозділів магістралі. Для прикладу, кюветно-траншейна машина Самбірської колійної машинної станції проводить планування між колією, нарізає кювети, прибирає старопридатний щебінь. На підході ВПРСКА, що проводитиме виправку і рихтування колії. Нема проблем із забезпеченням техніки паливно-мастильними матеріалами.

Незважаючи на негоду, модернізацію колії на перегоні Свалява-Чинадієво було завершено у визначені терміни.

Зараз фахівці й техніка КМС №198 працюють за новою адресою – виконують на станції Ключарки посилений ремонт 870 метрів колії шириною 1435 мм. Такі ж роботи ведуть на станції Страбичово, оновлюючи 1300 метрів широкої колії.

Як зазначив начальник виробничо-технічного відділу КМС №198 Роман Волошин, останнім часом стали більш жорсткі вимоги щодо приймання модернізованих кілометрів. Тому доводиться враховувати все аж до міліметра, застосовувати прилади та проводити певні розрахунки, щоб машини могли до-

вити колію відповідно до проекту в плані й у профілі.

– Сьогодні в мене символічна дата – рівно п'ять років тому захищав диплом у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту, – розповідає Роман Волошин. – Спочатку працював майстром колони КМС №198, а згодом перейшов на нинішню посаду.

Роман родом із Воловця, а порадив йому із вибором професії старший брат Михайло, який працює мостовим майстром у Мукачівській дистанції колії на дільниці Воловець-Лавочне. Він закінчив Київський технікум транспортного будівництва, а згодом – заочно Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Роман Волошин зізнався, що йому подобалась і колишня посада, і теперішня. Правда, на попередній доводилось більше працювати з людьми, організовувати роботу бригад. А тепер має більше справ із документацією та вимірювальними приладами.

Нинішнього сезону фахівці й техніка КМС №198 повинні провести модернізацію понад 16,9 кілометра колії та виконати капітальний ремонт 40,42 кілометра колії.

– А як відбувається загалом оновлення колії на залізниці? – поцікавилась я у начальника служби колійного господарства Богдана Кінцака.

– Через несприятливі погодні умови весняно-літні роботи розпочалися лише у квітні, – розповів Богдан Васильович. – Перед нами стояло завдання у стислі терміни – до літніх пасажирських перевезень – провести модернізацію 20 кілометрів колії. Ми його



перевиконали на 4 кілометри. На 2 кілометри перевиконали план із капітального ремонту – відремонтували 47 кілометрів. Як ніколи добре в нас справи із забезпеченням матеріалами верхньої будови колії. Завдання, яке поставило Головне колійне управління, зібрати за рік 38 кілометрів колійної решітки на залізобетонних шпалах, ми перевиконали – збрали 42,5 кілометра. Перебрали 40,6 кілометра старопридатної решітки, що на 14 кілометрів більше плану. Виконали завдання зі збору стрілочних переводів, заготовки щебеню. Була в нас проблема з рейками, адже вони подорожчали на 60 відсотків. Зараз їх

вартість врегульована і проблема вирішена. Рейки надходять. Ми відправляємо їх в основному на модернізацію колії, перекриття безстиківих колії. Маю всі підстави стверджувати, що виконаємо і перевиконаємо усі доведені нам річні показники. Для цього маємо всі можливості. Ми зацікавлені в тому, щоб колія залізниці була в належному стані.

Орися ТЕСЛЮК

На фото: (зліва направо) – виконроб колійної колони КМС №198 Юрій Козик, монтер колії Олександр Ряшко, колійний майстер колони КМС №198 Василь Мізьолик

О ДІ АІ О² ЕІ Е²ЕІ ЕЕЕ І А ÇАЕЕЕЕ ÑЕАДÆЕОЕНВ І А І І АІ АО



Начальник 2-ї дільниці Сарненської дистанції колії Володимир Денисюк – із залізничної династії. Двадцять сім років Володимир Антонович працює в дистанції, хоча ще до армії спробував "колійного хліба", працюючи монтером колії. Разом із роками навчання його загальний трудовий стаж становить 32 роки. За цей час Володимир Денисюк здобує визнання найдосвідченішого колійника дистанції, доброго наставника, до думки якого прислухаються не лише підлеглі, колеги, але й керівництво.

Володимир Денисюк свідомо продовжив залізничну династію своїх батьків: мати і батько працювали на станції Сарни, старший брат Микола ось уже 41 рік трудиться маневровим диспетчером на станції Сарни. Про родину Денисюків свого часу навіть знімали документальний фільм. Можливо, саме тоді у Володимира "народилася" мрія стати залізничником. От тільки машиніста, ким найчастіше уявляють себе хлопці в майбутньому, з Володимира не вийшло: зарано закінчив

школу, у 16 років. Тож аби не втрачати марно часу вступив до училища колійних майстрів у місті Поласне на Луганщині, а згодом навчався у Чернівецькому технікумі залізничного транспорту.

– Спочатку працював монтером колії, потім бригадиром, колійним майстром, – розповідає Володимир Денисюк. – За роки праці переконався, що робота нелегка, відповідальна, проте цікава, адже щоденно доводиться проявляти знання, досвід, організаторські здібності.

Проблем нема там, де нема роботи

Нині у 2-й дільниці дистанції працює 70 осіб, більшість має спеціальну освіту і в основному займається поточним утриманням колії. Це 57,5 км колії, 68 км станційних колій, 225 стрілочних переводів, 15 переїздів. А це, крім Сарн, обслуговують станцію Антонівка. Нерідко під час проведення капітальних ремонтних робіт на колії роботи тривають цілодобово. Добре, що на станції Сарни є побутовий будинок для колійників, де працівники мають можливість зігрітися, поїсти та відпочити.

Свого часу Володимир Денисюк набував досвіду в почесного залізничника Сергія Олексійовича Панасюка, майстра дистанції, який згодом працював на посаді заступника дистанції колії. Власне його досвід начальник дільниці Денисюк тепер застосовує у своїй роботі.

Колись у 2-й дільниці колійниками працювало двадцять жінок, нині четверо трудяться сигналістами. Колектив, який очолює Володимир Денисюк, дружний і працьовитий: є розуміння, що від стану колії залежить безпека руху поїздів, а значить, і пасажирів. Тож кожен старається виконувати свою роботу так, аби не було до неї претензій. Та проблеми все одно є, адже недарма кажуть, що нема їх там, де не працюють.

– Насамперед – це недостатня кількість пристроїв механізації праці, бо колію вручну якісно не вкладеш, – говорить начальник діль-

ниці Володимир Денисюк. – Хоча нам обіцяють, що механізація в нашій дистанції буде. На всю дистанцію колії отримали всього лише вісім електрошпалопідійок для виправки колії – тоді як вісім потрібно тільки на бригаду. Та, незважаючи на це, стараємось все ж давати цьому раду. Добре, що залишилися запасні частини ще з попередніх часів, коли постачання було значно кращим.

Минулого року працівники 2-ї дільниці дистанції виконали великий обсяг середнього та капітального ремонту колії. На дільниці Сарни-Антонівка було ліквідовано дерев'яні вставки, на станціях Сарни та Велика Язвинка замінені хрестовини, при поточному ремонті на дільниці було замінено 3695 шпал та багато іншого. Щодо роботи в сильні морози, якими лякала минула зима, то колійники справно працювали і виконували заплановані роботи. У дистанції є чергова бригада, яка трудиться цілодобово. Тож коли починаються сильні снігопади, то саме їй доводиться розчищати колії та стрілки від снігу.

– Загалом поганої погоди для колійника не існує, – говорить начальник 2-ї дільниці Володимир Денисюк, – він трудиться за будь-яких примх погоди, за будь-яких обставин, головне – щоб не було порушено графік руху поїздів. Серед досвідчених працівників начальник дільниці згадав колійних майстрів Ярослава Панасюка, Юрія Сидорчука, бригадирів колії Володимира Сидорчука, Володимира Хомича, Віталія Куклу, Олександра Мирона, монтерів колії Володимира Сосюка, Миколу Ковтуна, Сергія Примака, сигналіста Ірину Івашину.

Який батько, такий син

Володимир Денисюк не приховує задоволення, що в дистанції колії працюють його сини. Старший Олександр після закінчення Державної академії залізничного транспорту в Харкові працює бригадиром, молодший Володимир – оператором дефектоскопного візка, а цього року теж завершує навчання у Харкові. Володимир Антонович уже має онуків, сподіваючись у глибині душі, що, можливо, і вони колись стануть залізничниками,

продовжуючи залізничну династію Денисюків. За підрахунками Володимира Денисюка нині її сукупний стаж становить приблизно 110 років.

У вільний від роботи час Володимир Денисюк разом із дружиною Валентиною газдують на своїй господарці. Звичайно, більшість обов'язків перепадає дружині, та коли повертається з роботи додому голова родини, то з великим бажанням їй допомагає. Чимало часу та сил потребує город, зате на столі Денисюків завжди є свіжі овочі, зелень та фрукти.

Спорт у житті Володимира Денисюка посідає особливе місце. Ще зі шкільних років він займався волейболом і футболом. Це захоплення не полишає і сьогодні. Волейбольна команда дистанції, капітаном якої він є, постійно бере участь у спартакіадах, що проводяться на залізниці. У змаганнях Рівненського вузла команда сарненських колійників постійно посідає призові місця.

– У 2008 році наша волейбольна команда стала володарем кубка Рівненської області, – говорить Володимир Антонович. – Завдячуємо цьому і голові профкому дистанції Раїсі Харковець, яка вболіває за нас, і за можливості завжди допомагає в придбанні форми, м'ячів. Для участі у спартакіаді для нашої команди виділяють навіть транспорт.

"Який батько, такий син", – говорить в народному прислів'ї. Хоча у житті буває порізнюмо, та у випадку Володимира Денисюка прислів'я відповідає дійсності. Активними учасниками волейбольної команди Сарненської дистанції колії є двоє синів Володимира Антоновича. Як і батько, вони міцно товаришують зі спортом.

Працівники 2-ї дільниці люблять вихідними поганяти м'яча, власне, такі спільні подібання сприяють добрій атмосфері в колективі. А ще разом зі своїми сім'ями люблять сарненські колійники відпочивати на улюбленому Білому озері, де можна не лише поплавати, але й порибалити, а потім разом на вогнищі приготувати смачну рибу юшку.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора