

КОЛИШНІХ ПРОФЕСІОНАЛІВ НЕ БУВАЄ

Почесний залізничник, ветеран транспорту, заслужений раціоналізатор України, учасник бойових дій у Великій Вітчизняній війні Євген Рубаха розпочав свій трудовий шлях у локомотивному депо Тернопіль після демобілізації у 1950 році. Але його й сьогодні можна зустріти в депо. Цьому поважному 86-літньому чоловікові до всього є діло – то він серед членів ветеранської організації депо, то одним із перших серед ветеранів здає гроші на побудову каплички Богородиці, яку три роки тому деповчани звели власними силами на зібрані пожертви. Євген Богданович із цікавості може зайти в інструментальний чи автоматний цехи, де колись працював, до свого колишнього учня – слюсаря з ремонту рухомого складу Миколи Феця. Цим людям завжди є про що поговорити, адже обоє щиро вболівають за своє підприємство.



У свою чергу Микола Феця завжди радий бачити на роботі, в автоматному цеху, свого вчителя, який колись навчав його тонкощам роботи з перевірки швидкостемірів, редукторів, манометрів та інших точних приладів. Євген Рубаха і Микола Феця народилися на Тернопільщині, та доля в кожного з них складалася по-різному, адже випала на різні періоди. Євген Богданович народився у 1925 році ще в польській Тернопільщині, його рідне село Токи знаходилося на річці Збруч. Після 7-го класу хлопець готувався вступати до гімназії, але розпочалася війна.

– На зміну польській владі прийшли німці, – згадує про той час Євген Рубаха. – На мого батька, як доброго фахівця, у військкоматі наклали броню і залишили працювати, та почувши, що я записався добровольцем на війну, батько також попросився зі мною на фронт. Батька відправили в Естонію, де він загинув, а мене доля кидала по світах, щоразу відтягуючи повернення на рідну Тернопільщину.

Спочатку Євген Рубаха служив у штурмовій артилерійській бригаді особливого резерву, яку командування перекидало в ті місця, де німець-

кі війська чинили найбільш відчайдушний спротив. Довелося Євгену Богдановичу визволяти різні міста Угорщини, Чехословаччини, Польщі і на завершення штурмувати Берлін.

За участь у бойових діях Євген Рубаха має багато нагород і на “додачу” до них – поранення, після якого став інвалідом війни 2 групи.

Повернувся Євген Рубаха з війни до матері та й замислився, як далі жити? Треба було влаштуватися на роботу, щоб прогодувати себе і допомагати матері. Вирішив шукати долі у паровозному депо Тернопіль (так до 1961 року

називалося сучасне локомотивне депо Тернопіль).

– Прийшов у відділ кадрів у військовій формі, ще не маючи паспорта, та для фронтовика це не стало перешкодою у влаштуванні на роботу, – розповідає Євген Богданович. – Мене одразу поселили в гуртожиток і виробили паспорт.

Коли ж переконалися, що в хлопця умілі руки до ремонту усілякої техніки, то скерували в інструментальний цех на посаду електрика шостого розряду (вищого дати не могли, бо сьомий був лише у майстра), згодом трудився слюсарем і майстром інструментального цеху.

У післявоєнний період в депо були паровози різних серій із різних держав – Румунії, Угорщини, Німеччини, які не були обладнані швидкостемірами. У 1958 році в депо надійшли нові вітчизняні паровози серії Эр, обладнані швидкостемірами чехословацького виробництва.

– Це дуже складне обладнання, від справності якого залежала безпека руху, – говорить Євген Рубаха. – Машиністи і досі поміж собою називають швидкостеміри “адвокатами і прокурорами”.

Керівництво – начальником депо тоді був Олександр Певчих – довірило обслуговування цих швидкостемірів Євгену Рубасі. Перші тепловози в депо прийшли в 1961 році, саме тоді Євген Богданович зміг проявити себе сповна як професіонал. Власне тоді він перейшов працювати до автоматного цеху слюсарем, де почав ремонтувати точні і контрольно-вимірвальні прилади.

Закінчення – на 6-й стор.

ВІД СЕМАФОРА – ДО МІКРОПРОЦЕСОРА

У трудовому колективі ВП «Тернопільська дистанція сигналізації і зв'язку» багато добрих слів можна почути на адресу колишнього начальника – Михайла Павловича Рябухи, який сьогодні перебуває на заслуженому відпочинку. Значна частина його трудового шляху, а це майже 40 років, пов'язана з рідним колективом, його буднями і проблемами, radoщами і турботами.



Після служби в армії в 1958 році Михайло Рябуха вступив до Харківського інституту залізничного транспорту на спеціальність “Автоматика, телемеханіка та зв'язок на залізничному транспорті”. Народився і виріс Михайло Павлович на Слобожанщині, а після закінчення інституту отримав скерування на Львівську залізницю.

Два роки він попрацював у Львівській та Стрийській дистанціях, і за цей час зарекомендував себе кваліфікованим фахівцем. Тож не даремно довірили йому відповідальну роботу: разом із досвідченими працівниками брати участь у регулюванні автоматичної гірки та введенні її в дію на станції Клепарів, а згодом займався приведенням технічної документації до вимог наказу Міністерства шляхів сполучення, підготовкою до будівництва електрифікації на дільниці Львів–Самбір–Сянки–Ужгород. Тодішні події з переоснащення та модернізації колії вимагали оперативного та вмілого підходу до дотримання відповідності монтажних і принципових схем креслення, частину з яких креслили заново.

Успішно впоравшись із обладнанням стрілок замками системи Мелентьєва, переобладнанням апаратів МКУ системи Наталевича і регулюванням сигналів стрілок у згаданих дистанціях Михайло Павлович запропонував в 1965 році посаду головного інженера Тернопільської дистанції сигналізації та зв'язку, яку тоді уже об'єднали із Чортківською дистанцією. На той час Тернопільська дистанція стала найбільшою за протяжністю і нараховувала 638 км, хоча оснащеність її була недостатньою. Усі дільниці, окрім головного ходу Красне–Підволочиськ, були обладнані жезловою системою із ключовою залежністю стрілок та сигналів, а головний хід – механічною централізацією.

У розмові з Михайлом Павловичем ми ніби зазирали в історію становлення дистанції, порівняли тодішні і теперішні пристрої обслуговування системи сигналізації та зв'язку. Звичайно, теперішні випускники вузів, які прийшли працювати на високоефективному обладнанні, охоче вірять у розповіді про ті умови, в яких працювали їхні старші колеги, але Михайло Рябуха під час зустрічей і бесід із молодими працівниками неодноразово розповідав їм про стрілочні переводи, обладнані механічною централізацією, повітряні лінії зв'язку на дерев'яних стовпах із крюковим профілем. Не можна не згадати і про комутатори типу ЦБ-ВФ, роботу телеграфу на апаратах СТ-35. Зі словами вдячності Михайло Павлович пригадує добросовісну роботу тодішніх працівників ЛАЗу – старшого електромеханіка Василя Скиби, електромеханіків Альбіни Ковалишиної, Миколи Тарана, Ореста Коцюби, начальника телефонно-телеграфної станції Степана Мазура.

Прихід Михайла Рябухи на роботу в Тернопільську дистанцію сигналізації і зв'язку збігся в часі із початком цікавого етапу модернізації та оновлення пристроїв СЦБ і зв'язку. Саме головному інженеру доручили очолити роботи з введення в дію релейного напівавтоматичного блокування системи ГТСС.

На початку 1966 року під його керівниц-

твом проводилося регулювання пристроїв на станції Чортків, введення в експлуатацію релейного напівавтоматичного блокування та напівавтоматичних шлагбаумів на дільниці Чортків-Березовиця. За пропозицією Михайла Павловича було прийнято рішення розпочати будівництво електричної централізації на малих станціях, першою обрали станцію Прошова, проєкт якої був виготовлений менше, ніж за місяць, а до кінця цього ж року на Тернопільському відділку було введено в дію першу електричну централізацію станції Прошова. Під час громадських толок трудовий колектив дистанції побудував 28 постів електричної централізації, які діють і досі, 261 кілометр колії обладнали пристроями автоматичного та 325 кілометрів – напівавтоматичного блокування, експлуатаційна довжина ділянок із АЛС – 340 кілометрів.

А ще багато зусиль Михайло Павлович доклав до спорудження в Тернополі добротного будинку зв'язку, який сьогодні, після проведення капітального ремонту, знову став окрасою міста.

У лютому 1983 року Михайла Павловича Рябуху призначили начальником Тернопільської дистанції сигналізації та зв'язку. За сімнадцять років його керівництва було зроблено дуже багато, щоб привести у відповідність до вимог безпеки руху поїздів систему сигналізації, централізації і блокування, забезпечити надійним зв'язком рухомий склад та працівників колії. Під керівництвом Михайла Рябухи свої знання, вміння та організаторські здібності виявили справжні майстри своєї справи Анатолій Мисик, Олег Рубан, Омелян Казюк, Роман Ликавський, які неодноразово їздили у відрядження “пробивати” і прискорювати постачання нового обладнання, монтувати та вводити його в експлуатацію.

Керівник-ветеран неодноразово висловлював подяку за сумлінну роботу працівникам дистанції, які завжди були поруч, підтримували його, добросовісно і оперативно виконували вказівки та розпорядження. Серед них Валентина Ступак, Валентина Казюк, Любов Паламар, Галина Харківська, Людмила Харламова, Валентина Єльчанінова, Віра Капкаєва, Людмила Іванючук.

З 2002 року Михайло Павлович – на за-

служеному відпочинку. Але й сьогодні він є бажаним і частим гостем у дистанції. Із великим задоволенням спостерігає ветеран за роботою теперішніх працівників, зокрема, заступника начальника зі зв'язку Володимира Чернова, працівників автотранспортної дільниці, яку очолює Володимир Уніят, бригади дистанційної майстерні під керівництвом Віктора Кривого, бригади з ремонту апаратури СЦБ ремонтно-технологічної дільниці, які очолюють відповідно старший електро-механік Ігор Юркевич та начальник дільниці Євген Закалюк.

Торік, під час капітального ремонту будинку зв'язку і благоустрою прилеглої території Михайло Павлович майже щодня бував на об'єкті, відчувалася його зацікавленість і бажання зробити і свій внесок у добру справу.

Нині Тернопільська дистанція – сучасне підприємство, будинки зв'язку у Тернополі і Чорткові відремонтовані за сучасними вимогами, тут створені належні умови праці, обладнано новий клас з охорони праці, облаштовано актовий зал, уведено в дію нові АТС, впорядковано прилеглі території, виконуються підготовчі роботи з проєктування електричного опалення будинку зв'язку в Тернополі. Радіє Михайло Павлович успішному продовженню розпочатих ним справ і постійно застерігає, щоб не зупинилися на досягнутому, бо стрімкий розвиток технічного прогресу вимагає тримати руку на пульсі, омолоджувати кадри, вирішувати житлово-побутові проблеми.

Запровадження швидкісного руху, збільшення пропускну здатності, оновлення рухомого складу – усе це передбачає застосування новітніх технологій гарантування безпеки руху поїздів із застосуванням мікропроцесорних систем пристроїв СЦБ та зв'язку. Це питання також хвилює почесного залізничника Михайла Павловича Рябуху, бо все його життя пов'язане зі змінами на залізниці: від паровоза – до електровоза, від semaфора і механічних стрілочних переводів – до сучасних мікропроцесорів, до комп'ютеризованих робочих місць... І в цьому невпинному русі – найвищий смисл залізничної праці.

Володимир КАЛЕНЮК,
начальник техвідділу Тернопільської
дистанції сигналізації та зв'язку