



Рік, багатий на пам'ятні дати

Рудольф Миколайович розповів кореспонденту "Львівського залізничника":

– У першу чергу це – 50 років із часу закінчення Тбіліського інституту інженерів залізничного транспорту (нині ГПІ – Грузинський політехнічний інститут). Відповідно півстоліття минуло і з того часу, як приїхав за скеруванням у Львів і почав працювати інженером дорожньої мостовипробної станції, – згадує Рудольф Колесников. – Перші враження були чудові, особливо запам'яталося відрядження у серпні 1961 року у Чернівецьку дистанцію колії. Пройшов за день 15 км по шпалах, обстежуючи мости і труби, погода сонячна, а довкола фруктові дерева...

Але траплялися й не надто приємні враження: поїздка на Закарпаття у січні 1968 року, коли довелося у 20-градусний мороз випробувати прикордонний металевий міст через Тису, терміново збудований військовими під час відомих подій того року у Чехословаччині.

Між тим у роботі і побуті траплялися й кумедні випадки. Наприклад, у 1961 році відразу після приїзду з Тбілісі я був дуже незадоволений львівським громадським харчуванням, після гострих кавказьких страв все здавалося прісним і несмачним – тож я намагався трохи готувати самотужки із напівфабрикатів. Яюсь кілька місяців не міг знайти у Львові оцет до пельменів, а запитати в колег соромився. І тільки коли привіз із Самбора оцтову есенцію, дізнався, що "уксус" по-українськи – "оцет". Сміялися довго, бо свого часу "спеціалісти" вчили мене, що російська та українська майже однакові, треба лише міняти "е" і "о" на "і": мост – міст, хлеб – хліб. Багато труднощів із перекладом було у 90-х роках, коли ми самі перекладали терміни українською, бо вся технічна література була російською. Тоді дуже допомогла редакція "Львівського залізничника", яка почала публікувати словник технічних термінів. Помилки, між іншим, зустрічаються і тепер. Навіть від етнічних українців можна почути "міроприємство" замість "захід", "залізнодорожний" замість "залізничний", "шахмати" замість "шахи".

За свою трудову біографію Рудольф Колесников неодноразово пройшов і об'їздив усю Західну Україну, обстежив за 40 літ усі металеві мости на Львівській за-



лізниці. Колеги жартували, що Колесников у робочих справах об'їздив всю Україну, а через пристрасть до шахів – увесь СРСР і Європу.

Минуло вже 10 років, як Рудольф Колесников пішов із залізниця на заслужений відпочинок. За цей час він повністю присвятив себе улюбленому хобі – шахам, досягнувши на цій творчій ниві значних успіхів. Нині Рудольф Миколайович не лише міжнародний майстер і заслужений тренер України, але і єдиний в Західній Україні міжнародний арбітр із шахів Міжнародної шахової федерації та Міжнародної федерації заочних шахів. У цьому подвійному статусі він залишився, мабуть, єдиним у світі (раніше цей статус мав ще бельгійець О'Келлі й есто-

нець Вахесаар).

Без Рудольфа Миколайовича не обходиться жоден престижний шаховий турнір на Львівщині. Щоправда, за попередні роки кількість турнірів значно зменшилася – через брак коштів, відсутність гідного спонсора. Та є надія, що не перевелися у нас інтелігентні фанати та ентузіасти шахів.

До речі, шахові колеги нагадали Рудольфу Миколайовичу про ще одну пам'ятну дату: 15 років тому (у 1996-му) у Львові вийшла книга Рудольфа Колесникова "Заочні шахи в Україні", яка з того часу стала раритетом, розійшлася не тільки по Україні і СНД, але користувалася попитом у США, Канаді, Німеччині, Польщі, Чехії і навіть Австралії.

Орися ТЕСЛЮК

Ветерана праці залізничного транспорту Рудольфа Колесникова добре знає старше покоління читачів "Львівського залізничника", адже в 90-х роках він був постійним ведучим популярної рубрики "Шах конем". За 40 років праці на транспорті Рудольф Миколайович опублікував у нашій газеті близько 180 заміток і статей. Творчий доробок Рудольфа Колесникова отримає гідну оцінку – у 2000 році під час відзначення ювілею газети Георгій Миколайович Кірта вручив йому іменний годинник.

Рік, що минає, виявився для Рудольфа Колесникова багатим на пам'ятні дати. Про них

Головний інженер – керівник "штабу" підприємства

Ветеран залізничного транспорту, колишній головний інженер локомотивного депо Тернопіль Михайло Шимчук майже 55 років життя віддав праці в депо, пройшовши всі щаблі професійної драбини – від слюсаря з ремонту паровозів до головного інженера.

Михайло Петрович народився 1 березня 1935 року в родині залізничника: батько працював стрілочником на прикордонній станції Ягодин. Стоячи поряд із батьком, який проводжав потяги, малий Михайло заздривав машиністам, які помахом руки вітали хлопця, ведучи поїзди. Тож закінчивши семирічку, Михайло твердо вирішив стати залізничником. Поїхав до Львова і вступив до залізничного училища №1, одночасно навчався у вечірній школі. Навчання пролетіло швидко і в 1953 році молодого спеціаліста скерували в локомотивне депо Тернопіль, де й розпочалася трудова біографія Михайла Шимчука. Починав він слюсарем з ремонту паровозів. Після військової служби Михайло Шимчук повернувся у депо і працював слюсарем з ремонту гальмівного обладнання, а паралельно вдосконалював знання на заочному відділенні паровозного факультету Вищого залізничного інституту інженерів транспорту (нині Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. В. Лазаряна).

У 1965 році Михайла Шимчука, як перспективного спеціаліста, призначили майстром автоматного цеху депо, а через три роки – інженером-технологом. У той час в депо надходили перші дизель-поїзди і постійного оновлення вимагала технологія ремонту, виготовлялися нові інструменти, змінювалося оснащення робочих місць та цехів. У депо активно працювали раціоналізатори: впроваджувалося у виробництво багато новинок. Наприклад, було проведено монтаж верстата А-41 для обточування колісних пар без їх викочування з-під тепловоза. У 1970 році реконструйовано парове опалення всіх ремонтних цехів.

Впродовж шести років, починаючи із 1973-го, Михайло Шимчук очолював виробничо-технічний відділ, а в 1979-му перейняв естафету від головного інженера депо Михайла Галактіоновича Бренчукова.

Новий рухомий склад, який приходив у депо, вимагав знань та навичок для правильної експлуатації і ремонту нової техніки. На всіх дизель-поїздах серії ДР-ІА були



встановлені допоміжні ємкості для перекачування оливи під час стоянки, це давало можливість запобігти її витіканню, яке траплялося через недопрацювання заводу-виробника. Для постійного забезпечення потреб ремонтних цехів стиснутим повітрям збудували компресорну, а для збору дрібних фракцій піску під час наповнення пісочних бункерів на даху цеху ПТО у 1982 році вперше на залізницях СРСР було розроблено і встановлено спеціальний пристрій. Тож за вказівкою заступника Міністра шляхів сполучення СРСР, головного інженера Михайла Шимчука скерували на Алма-атинську залізницю для передачі новаторського досвіду.

На території депо у 1982 році розпочалося будівництво цеху ПТО для дизель-поїздів, до якого безпосереднє відношення мав головний інженер Михайло Шимчук. Тривали роботи зі встановлення устаткування для миття дизель-поїздів, встановлювали флотажне устаткування для очистки стічних вод. Наступного року провели монтаж верстата УГБ-150 фірми "Рафамет" для обточування колісних пар дизель-поїздів і тепловозів без їх викочування. Разом із тим, власними силами колектив депо господарським методом будували житло для своїх працівників. Найбільший – 5-поверховий будинок на 50 квартир по вул. Дівочій

спорудили у 1988 році.

Родина Шимчуків – залізнична, дружина Михайла Петровича теж залізничниця.

Хоча нині Михайло Петрович уже на заслуженому відпочинку, він як і раніше вболіває за рідне локомотивне депо Тернопіль. Час від часу навідується на рідне підприємство, багато спілкується з молоддю, із теперішнім керівництвом. А з головним інженером Андрієм Поважним його не раз можна побачити на території депо під час спільного огляду та обговорення нагальних проблем та потреб. Михайлові Шимчуку є що розповісти та порадити молодому колезі, який працює на посаді головного інженера з 2009 року, а до цього, як і його досвідчений попередник, починав свій трудовий шлях слюсарем. Є у цій спадкоємності трудових поколінь високий смисл – служіння залізничній справі. І як би не змінювалися часи та епохи, Михайло Шимчук вважає ці професійні цінності вічними і найвищими.

Антон ВАЦИК,
голова ветеранської організації локомотивного депо Тернопіль
На фото: колишній та нинішній головні інженери депо Михайло Шимчук (ліворуч) і Андрій Поважний (праворуч) мають про що поспілкуватися

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЦАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27
Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський
Залізничник

Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО "Львівська залізниця"
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 35 816.
Замовлення 1917.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".