



керівництва певні сумніви щодо його молодого віку, адже робота надзвичайно відповідальна і дуже напружена.

– Коломия тоді була завантаженою станцією, – згадує ветеран. – За 12-годинну зміну тут формувалося 18 поїздів на Рахів, Івано-Франківськ, Городенку, Львів та Чернівці, а навантаження було таке, що годі було сісти та спокійно з'їсти шматок хліба. Довжина вантажного поїзда становила щонайменше 150 осей (один вагон – 4 осі).

Спочатку ми працювали на паровозній тязі, згодом прийшли перші тепловози. Із переходом на тепловозну тягу на станції збудували вантажну гірку, – продовжує Іван Миколайович. – З неї вантажний потяг “розпускали” по різних коліях. До цього часу діяла інша технологія – локомотив із вагонами здавав назад, проходив стрілку, стрілочник її переводив, потім знову рух вперед, і так повторювалося для кожної групи вагонів.

виконання необхідно мати диплом про закінчення навчання в технікумі. Але я знаю, що далеко не кожна людина зможе з нею впоратися, і справа тут не лише в освіті. Наприклад, складач поїздів завжди мав враховувати кількість вагонів у поїзді, що формується на станції залежно від напрямку руху. В одному випадку вагових обмежень не існує, в інших вони є, і якщо перевищити вагу потяга, локомотив міг не витягнути його на підйом.

Ще за часів моєї роботи був випадок, коли новий начальник станції вирішив, що обов'язки складача поїзда можна доручити лише дипломованому спеціалісту. Поставили на цю роботу молодого хлопця, який до того кілька місяців практикувався, а під час самостійної роботи він помилився і запустив вагон у бік поїзда. Після цього випадку повернули “старі кадри”, у т.ч. й мене. Ніякої попередньої практики нам не влаштовували, просто ми все життя пропрацювали

шого сина завершили навчання, отримали дипломи і теж пов'язали свою трудову біографію із залізницею. Напевно, інакше й бути не могло. Приємно, що з мене почалася династія залізничників, яка складається вже з кількох поколінь. Я завжди казав своїм дітям та онукам, що для роботи на залізниці необхідна освіта, і всі вони стали дипломованими спеціалістами.

– Іване Миколайовичу, яка історія із залізничного життя Вам запам'яталася найбільше?

– Був один випадок. У той час ми формували важковагові та довгоскладові поїзди. Пам'ятаю, якось зібрали довжелезний вантажний потяг, зайшов він у Чернівці та не вмістився на станції (сміється). У мене, коли він рушив з місця, серце просто стрибало від щастя. Тягнув його лише один тепловоз. Щоправда, після того випадку диспетчери дали наказ не відправляти поїзд, доки не отримають його розшифровку. Я

## Ветеран транспорту Іван ГРИГОРІЙЧУК: “Залізниця – єдина станція мого життя...”

У кожного свої критерії оцінки прожитого життя. У когось – це кількість нагород, інші згадують про масштаби зробленого, хтось розповідає про дітей та онуків... А у ветерана-залізничника Івана Миколайовича Григорійчука назбиралося всього... Він міг би чимало розповісти і про свої трудові відзнаки (у його трудовій книжці 97 записів про заохочення), і про дітей та кількох онуків, які теж обрали професію залізничника, чи про напружену роботу на сортувальній станції Коломия, де Іван Григорійчук працював складачем поїздів аж до виходу на заслужений відпочинок.

– На залізниці я відпрацював 43 роки, і весь час – на сортувальній станції Коломия, – згадує Іван Григорійчук. – Починав стрілочником у 1950 році, тоді мені було вісімнадцять. Щоправда, я трохи додав собі віку, щоб взяли на роботу. Два роки працював стрілочником і вже мав іти на курси чергових по станції, а тут прийшла повістка до війська. Служили у ті часи чотири роки. Після навчання у школі під Ростовом став механіком із систем авіаційного озброєння реактивних винищувачів МІГ-15.

Після служби у війську Іван Григорійчук знову повернувся на залізницю. За кілька місяців роботи отримав призначення старшим стрілочником, а невдовзі став помічником складача поїздів. Після нетривалої практики хлопця поставили складачем поїздів. Хоча були в душі у

З уведенням сортувальної гірки справи пішли набагато швидше. Складач на гірці відчіпляв за моєю командою певну кількість вагонів. На той час я і помічник вже мали радіостанції. Крім того, діяв гучномовний зв'язок. Крім нас, процес сортування обслуговували три башмачники та два стрілочники. Усі стрілки всередині станції перемикалися вручну. У той час тут діяло тринадцять колій для сортування вантажних вагонів.

– Чи змінилася за роки Вашої роботи технологія обробки вантажних поїздів?

– Відбулися серйозні зміни. Коли я починав працювати, сигнали про маневри передавалися прапорцями, номер колії, куди треба скерувати вагон, замовлявся за допомогою свистка. Потім з'явився гучномовний зв'язок. Стрілочникам та башмачникам стало зручніше працювати, у них з'явилося більше часу для підготовки до необхідних дій зі стрілками та башмаками.

Коли я починав, уся зміна проходила на відкритому повітрі, і лише згодом, із появою на станції централізації, стрілки вже перемикалися з пульта. Звичайно, стало набагато легше працювати, хоча попервах було навіть незвично працювати у теплому приміщенні.

Зараз на моєму колишньому робочому місці працює маневровий диспетчер, обов'язки якого я колись фактично виконував. Сама робота майже не змінилася, щоправда, сьогодні для її

на станції і досконало знали технологічний процес зсередини.

– Чи були до Вас залізничники у Вашій родині?

– Жодного! У дванадцять років я залишився без батька. У матері нас було троє, я – найстарший. Йшов 1946-й рік, а після війни жилося дуже важко, треба було допомагати мамі. І коли прийшов час влаштовуватися на роботу, тоді й вирішено було, що треба йти на залізницю. Робота на залізниці завжди була, за неї регулярно платили, на той час залізниця за престижністю вважалася на другому місці після армії. Залізничники безкоштовно отримували спеодяг (ватяні штани, тілогрійку, валянки та кожух узимку), видавали вугілля для опалення житла тощо. Продуктових пайків у нас не було, щоправда, можна було купити два буханці хліба в одні руки із залізничного магазину-вагона, що йшов з Івано-Франківська на Козятин. Це вже було немало, адже у “хрущовські часи” магазинні полиці пустували, а за хлібом миттєво “виростали” довжелезні черги.

Минув час. Сьогодні у мене троє дорослих дітей, і всі вони працюють на залізниці: старший син Микола – в Івано-Франківській дирекції залізничних перевезень, дочка Калина – у Чернівцях, у відділі кореспонденції, а найменший Петро – начальник поїзда, вже й онук – оглядач поїздів у Чернівцях. Двоє дітей стар-

і зараз пам'ятаю, що з Коломиї у напрямку на Чернівці тоннаж не обмежували, бо поїзди рухалися від нас під ухил. А от уже на Рахів діяли вагові обмеження, і залежно від ваги потяга його тягнув один або два локомотиви. Складач поїзда повинен був завжди все це враховувати.

– Якби була можливість почати життя спочатку, чи стали б Ви залізничником?

– Однозначно став би. Незважаючи на те, що робота нелегка. У 1974 році мене нагородили знаком “Почесному залізничнику”, значить, мою працю гідно оцінили, і це надзвичайно приємно. Від різних людей не раз доводилося чути, що вони не погодилися б працювати на залізниці за будь-які гроші, бо там важко. Це дійсно так, люди зі слабким характером на залізниці не затримуються.

Свого часу нам доводилося у будь-яку погоду влітку чи взимку по дванадцять годин працювати на вулиці. Це вже потім почали видавати спеціальні дощовики, а раніше такого не було. Бувало, вимокнеш під дощем зі снігом, а потім вдаряє морозець, і ватник стає твердим, мов панцир... Забіжиш до кабіни паровоза, скинеш ту куртку перед топкою, аж пара йде. Трохи погрієшся та й побіг далі. Важко було, та все одно, якби сталося таке чудо і повернулися молоді роки, знову пішов би на залізницю.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО

## 150 років ратної праці і військової доблесті

Наприкінці березня військові залізничники відзначили поважну дату – 150-у річницю від дня утворення перших спеціалізованих залізничних рот. За цей час подолано тернистий шлях від тимчасових військових формувань при залізниці до самостійного роду військ. Військові залізничники брали участь у кількох війнах, у відбудові народного господарства після Першої світової, громадянської та Великої Вітчизняної воєн.

Ім нерідко доводилося брати в руки зброю, під ворожими обстрілами та бомбардуваннями виконувати колійно-відновлювальні роботи, споруджувати залізничні переправи, відбудовувати зруйновані мости.

У 1943 році під час контрнаступу радянських військ на Київ була проведена безпрецедентна операція – усього за тринадцять днів, на тиждень раніше відведеного терміну, військові залізничники відновили 1089-метровий міст через Дніпро у столиці України. А 25 квітня 1945 року у розпал боїв за Берлін у столицю Німеччини прибув перший поїзд. Усе це стало можливим завдяки самовідданій праці бійців та офіцерів із залізничними емблемами у петлицях.

Під час урочистостей з нагоди 150-річчя в усіх підрозділах бригади, розташованих на території Львівської залізниці, відбулися святкові академії, кращих військовослужбовців за самовіддану багаторічну працю відзначено нагородами та подяками від коман-

дування, керівництва Львівської залізниці та місцевої влади.

Головне багатство будь-якого колективу, у тому числі військового формування, – це люди. Кореспондент “Львівського залізничника” поспілкувався з військовими залізничниками, які несуть службу в 11-му окремому колійному загоні Державної спеціальної служби транспорту, що дислокується у Червонограді.



У прапорщика Марії Роїк типова військова біографія. Спочатку вона стала дружиною офіцера, потім сама одягла військову форму. У сім'ї Роїків двоє дорослих дітей: син і дочка. Марія Петрівна мріє

побачити свою красуню-дочку студенткою медичного вузу. Клопоти, як і у кожній жінки, – робота, сім'я, дім. От тільки робота у неї не зовсім звичайна. Марія Петрівна – начальник складу технічного майна запчастин та техніки для обслуговування колійних робіт.

– Як жінки потрапляють в армію? З одного боку це відбувається випадково, а з іншого – дуже просто. Ми виходимо заміж за військовослужбовців-офіцерів і починаємо службу спочатку рядовими, а потім робимо

кар'єру і стаємо прапорщиками, – сміється Марія Роїк. – Починали ми свою військову службу з чоловіком в Ужгородському батальйоні, потім перевелися до Червонограда. Зараз чоловік уже військовий пенсіонер, а я це несу службу.

Часом у мене запитують, як жінка потрапила на таку посаду? Пропрацювавши тут 15 років, я й сама себе часом питаю: як мене сюди занесло? Та відповідь насправді дуже проста: саме жінка найкраще дасть лад цій справі, бо звикла все акуратно складати і наводити порядок. Може, тому ніхто з чоловіків не прагне потрапити на цю посаду. У нас багато обов'язків, ми ж і металобрухт приймаємо, і відсортовуємо кольорові метали.



Командира мостової роти капітана Анатолія Цюня, під орудою якого служить п'ятдесят вояків, можна справедливо назвати військовим залізничником у другому поколінні.

– Родом я з Вінницької області, – розповідає офіцер, – поступив на військову кафедру Національного університету залізничного транспорту на факультет “Організація і будівництво залізниць та колійне господарство”. Якщо чесно, то

професію обрав ще у школі – дуже хотів стати залізничником. Можна сказати, що сьогодні я продовжую справу свого діда, який був на фронті монтером колії, часто працював під обстрілами. Він закінчив війну сержантом на території України.

Після закінчення навчання я отримав звання лейтенанта. Три роки був заступником командира роти з виховної роботи, потім став командиром мостової роти. Наше призначення – будівництво малих та середніх мостів, а також залізниць транспортної системи України. Місцевим мешканцям добре відомо, що в Західній Україні часто трапляються паводки. Здебільшого це – райони Закарпаття. У Чопі дислокується ще один наш загін, який безпосередньо займається водоборотьбою, та якщо їм не під силу впоратися зі стихією самотужки, ми спішимо на допомогу. Кілька років тому особовому складу моєї роти довелось брати участь у ліквідації наслідків повені у Старому Самборі. Тоді Дністер вийшов з берегів та підмив залізничний насип. Ми проживали у наметах, виконували роботи з укріплення берегів габіонами. Там ми працювали близько двох місяців.

Зазвичай у квітні, як тільки сходить сніг, у нас починається сезон робіт, який триває до пізньої осені.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора