

“Ковель–Ківерці – основний маршрут моєї долі”

Професійний досвід ветерана транспорту, почесного залізничника Олексія Яковича Парвасюка унікальний і повчальний для нинішнього і майбутніх поколінь залізничників. Упродовж кількох десятиріч років Олексій Якович очолював станцію Ковель та Ківерці, коли тут буквально кипіла робота.

– Ковель був прикордонним вузлом. Тут виконувалися усі операції по вузькій колії. Це – одна з найкрупніших станцій. Її трудовий колектив налічував до 7 тис. осіб, були в ньому й герої праці, – згадує Олексій Парвасюк. – Об'єми роботи, самі розумієте, величезні. У 1974-1975 роках станція Ковель працювала з підвищеним об'ємом вагонів на добу. Вагонообіг становив понад 4 тис. вагонів на добу, формувалося та розформовувалося близько 80 поїздів, обсяги навантаження та розвантаження в окремі дні сягали 350-400 вагонів. Упоратися із таким навантаженням нерідко було вищим за людські можливості, тому траплялися затримки поїздів. Коли Ковель почав гальмувати вагонообіг на всіх шести напрямках, тоді на загальних зборах колективу станції було прийнято рішення про побудову другої сортувальної півгірки – у Брестському парку. Керівництво залізниці та Рівненського відділку дало згоду на це будівництво. А колектив станції взявся за спорудження об'єкта власними силами, на громадських засадах, за рахунок суботників, тобто у вихідні дні. Загалом було впроваджено понад 100 раціоналізаторських пропозицій із уведення нових потужностей для прискорення сортування вагонів, за що колектив станції неодноразово ставав переможцем галузевого змагання Міністерства шляхів сполучення.

Крім того, у 1970-х роках було сформовано і задіяно курсування фірмових пасажирських поїздів із Ковеля до Москви, Києва, Сімферополя, Одеси. Була розширена база підготовки пасажирських вагонів у рейс.

Серед усіх станцій колишнього СРСР Ковель виділявся кількістю стрілочних переводів. Зазвичай на станціях було від 2 до щонайбільше 10 стрілочних постів, а у Ковелі їх було аж 25! Не було в колишньому СРСР іншої станції, яка мала б таку велику кількість стрілочників – аж 250 осіб.

Хоча проект переведення гірки на електричну централізацію існував десятки років, ніхто за це не брався, бо треба було десь роздобути електроприводи, а в той час це було дуже непросто. Під час однієї із зустрічей мій колега і товариш Георгій Кірпа, який тоді очолював станцію Чоп, порадив звернутися в главк Міністерства шляхів сполучення СРСР. Я поїхав на ділову розмову у міністерство до Москви, а коли повернувся до Ковеля, мене вже чекали 16

електроприводів. На додачу ми отримали пневмопошту і систему напівавтоматичного гальмування вагонів.

Проект із повного переобладнання стрілок Ковельської дистанції мав закінчитися у 1981 році. Однак обставини дозволили перевести на електричне керування лише Підгорочний та Здолбунівський парки, що теж було неабияким досягненням.

За ініціатииви Георгія Кірпи, який очолював Рівненський відділок, на станціях відділку почала застосовуватися практика



прискореного навантаження-розвантаження вантажів, а також маршрутизації. У Ківерцівському районі були організовані групи аналізу використання вагонів із щоквартальним звітом начальників станцій Ківерці, Олика, Цумань. Набирала оберти практика навантаження деяких вагонів без відчеплення складів від локомотивів. У підсумку прості вагони під вантажними операціями незалежно від часу доби скоротилися практично вдвічі.

Наприкінці 70-х на зборах колективу станції Ківерці одногослосно прийнято рішення організувати будівельну бригаду з 4-5 осіб із підключенням до них (за рахунок суботників) за графіком усіх працівників станції. Створена бригада могла щоденно, не чекаючи допомоги інших залізничних організацій, виконувати різні роботи. Таким методом за допомогою Ківерцівського будівельного райуправління на базі типового проекту був збудований будинок, у якому розміщено кімнату для роботи маневрового диспетчера, технічну контору, комерційний пункт, санвузол тощо. До цього людям доводилося тулитися в маленькій кімнатці стрілочного поста. Позитивний досвід було застосовано в роботах з реконструкції (підймання) стрілочних горловин і вулиць у товарному і пасажирському парках, ці роботи було проведено в два тури (у 70-80-х ро-

ках), що в підсумку дозволило здійснювати маневрові роботи серійними поштовхами.

Паралельно з удосконаленням виробничого процесу тривали роботи із покращення умов праці залізничників. Виготовлялися нові меблі, у деяких приміщеннях працівники станції самотужки встеляли підлоги художнім паркетом. До трьох двоповерхових постів механічної централізації стрілочних переводів, а також до стрілочного поста і в приміщення санпобудблоків та інших приміщень про-

станція, без сумніву, завдячувала керівництву відділку і підрозділів, що надавали шефську допомогу. Серед них – начальник локомотивного відділу Леонід Феофанович Ткачук, будівельного управління Микола Венедиктович Радько, заступник начальника відділку Григорій Матвійович Калиниченко, начальник відділу кадрів Олексій Арсентійович Шевчук, начальники Рівненського відділку Григорій Акимович Порох, Олександр Петрович Гаргала, Григорій Калинович Мандзюк, Ярослав Маркіянович Коник. Із вдячністю згадую головного інженера Львівської залізниці Віктора Олександровича Корчагіна, заступника начальника залізниці Петра Даниловича Ткачова, начальника магістралі Григорія Йосиповича Богдановича, який призначав мене начальником станції Ковель.

Добрим словом згадую почесного громадянина міста Ковеля, Героя України Георгія Миколайовича Кірпу. Усі ветерани залізничних вузлів Ковель і Ківерці добре пам'ятають ініціативу та особистий внесок Георгія Миколайовича не лише у розвиток і зміцнення залізничної інфраструктури регіону, а й у реалізацію масштабних соціальних проектів.

У житті і в роботі мені завжди щастило на хороших надійних людей. Серед них – почесний залізничник, маневровий диспетчер станції Ковель Михайло Стажук, Герой Соціалістичної Праці, почесний залізничник, маневровий диспетчер Василь Бешта, старші стрілочники, почесні залізничники сестри Єлистинія і Ганна Матлах, черговий по станції Ксеніон Фодорук, головний інженер Іван Шаповалов, старший інженер Неля Бачук, чергова довідкового бюро Галина Зінчук, начальник відділу кадрів Іван Іванов, товарно-квитковий касир Клавдія Юзик, завідувач вантажного двору Микола Олексюк, заступник начальника Ковельської дистанції колії Дмитро Кривицький, заступник начальника Ковельської дистанції сигналізації і зв'язку Анатолій Кохан. А ще колеги зі станції Ківерці: черговий по станції Микола Пилипчук, старший оператор Ганна Випіях, сигналісти Степан Гайволя, Олександр Романюк та Олексій Волосюк, складач поїздів, почесний залізничник Іван Онищук, товарний касир Зінаїда Теплова, черговий по вокзалу Іван Бойко, старший квитковий касир Зоя Філатєва, заступник начальника станції Ганна Волкова, завідувач вантажного двору Ігор Антонюк та багато інших.

Олексій ПАРВАСЮК, колишній начальник станцій Ковель і Ківерці, почесний залізничник, учасник бойових дій м. Луцьк
На фото: 1974-75 рік, Волинь, озеро Пісочне (зліва направо) у житті – друзі, у роботі – колеги: начальник станції Івано-Франківськ Василь Бондарук, начальник станції Чоп Георгій Кірпа, начальник станції Ковель Олексій Парвасюк

▼ РЕДАКЦІЙНА ПОШТА

“Знову хочеться жити і творити добро...”

Доброго дня, шановна редакціє!

Хочу поділитися з читачами своїм захопленням від чергової поїздки у здравницю, що розташована в селі Клубівка (Хмельниччина), на батьківщині Георгія Миколайовича Кірпи. Від хвилювання бракує слів подяки організаторам поїздки та персоналу лікарні, які подбали про комфортний відпочинок і оздоровлення пенсіонерів. У нашій групі було 36 осіб, яких згуртував наш керівник – Зіновій Михайлович Доскач.

Особлива подяка цьому уважному й інтелігентному чоловікові за його старання. За два тижні, що перебували в санаторії, ми не лише оздоровилися, а й гарно провели дозвілля, зокрема всією групою прийшли до пам'ятника Герою України Георгію Миколайовичу Кірпі і на знак шани його пам'яті поклали до підніжжя вінок. А на свято 8 Березня, яке зустріли під час лікування, чоловіки привітали жінок, подарували чудові букети квітів та солодощі, відбулася святкова вечеря з концертною програ-

мою. Усіх присутніх зі святом привітали Юхим Захарович Бортник з Рівного та подружжя Олександра і Клари Сало з Чопа, тепло прийняли слухачі пісенний дарунок Лідії Михайлівни Козловської з Тернополя, усі гуртом узялися їй підспівувати, до глибини душі схвилювали поетичні рядки у виконанні Марії Володимирівни Веляж з Івано-Франківська.

Не забули наші чоловіки і про жінок-медиків, яким теж вручили квіти та солодощі. У свою чергу міцного здоров'я та гарного на-

строю від персоналу всім присутнім побажав головний лікар закладу.

Непомітно збігли дні оздоровлення та відпочинку, шкодую, що не змогла вповні насолодитися спілкуванням із цікавими людьми, адже останнім часом у мене погіршився слух – дався взнаки тягар непоправних втрат у сім'ї та родині. Тому такі поїздки для мене – справжня розрада, за що щиро дякую керівництву залізниці, дорожньої профспілки та нашій ветеранській організації. У Клубівці

я отримала величезний заряд бадьорості, з'явилося бажання жити і творити добро. Понад 40 років я була активним донором, безкорисливо давала свою кров тим, хто її потребував, а тепер пробую допомогати тим, хто слабший від мене духом.

Попри всі негаразди і тривоги життя все одно прекрасне, тож потрібно цінувати його і дякувати Господу Богу за кожен прожитий день.

Тіміра Костянтинівна ШВЕЦЬ, ветеран Рівненської дирекції залізничних перевезень, почесний донор України