

Паровозні іспити у біографії Олександра Коліщука

Побувавши нещодавно у рідному локомотивному депо Чернівці, зустрівся з машиністом-інструктором Олександром Коліщуком. Він – вихованець моїх колег-ровесників, яким сьогодні вже під 80. Радісно усвідомлювати, що й теперішні машиністи досягли висот професійної майстерності і діляться своїми знаннями з молодими механіками локомотивів, передаючи нерозривну естафету виховної роботи і технічного навчання тим, хто зараз поруч із ними в кабінах тепловозів.



Дитинство Олександра минуло у прикарпатсько-буковинському селі Мілієво, повз яке пролягає ділянка залізничної колії Чернівці–Вижниця. Батько Танасій Іванович у повоєнні роки працював головним кондуктором на вантажних поїздах, супроводжуючи їх до станції Ларга. Коли в 60-х роках ця професія була скасована, йому запропону-

вали роботу роз'їзного складача поїздів на дільниці Чернівці–Коломия, на станціях, де виконувалася маневрова робота зі збірними поїздами. Я особисто знав Танасія, це був уважний спеціаліст, що до дрібниць володів маневровою роботою, із ним легко працювалося, бо він раціонально розраховував усі свої дії, а це застерігало від додаткових заїздів для причеплення вагонів. Тому збірні поїзди за його зміни завжди прибували на кінцеву станцію раніше графіка. Якось Танасій сказав: "Підрастає син Сашко, уже закінчує школу, сім'я в роздумах, як вирішити його подальшу долю?" Я порадив та нагадав йому, що в Чернівцях є залізничне училище.

– У той пам'ятний для мене 1976 рік я справді був на роздоріжжі, – згадує Олександр Коліщук, – що вибрати, де продовжити навчання? А коли прийшов в училище, де майстер виробничого навчання Олександр Пономарьов зібрав усіх хлопців і повів нас у навчальні аудиторії, показав діючі моделі тепловозів і розповів про романтику далеких доріг, я остаточно зрозумів: буду тут навчатися!

Вибору Олександра радів батько, а особливо дядько Іван Іванович, який працював у той час помічником машиніста тепловоза. Раділи тому, що не припиниться залізнична династія Коліщуків...

Два роки Олександр із захопленням вивчав будову тепловоза та автогальма. Педагоги Олександр Цейтлін, Валентин Січко, Василь Суляк передавали молоді не тільки теоретичні знання, а й практичні навички, набуті за довгі роки залізничної праці. Успішно закінчивши навчання, Коліщук-молодший влився у колектив локомотивних бригад депо Чернівці. Першу поїздку помічником машиніста здійснив із машиністом Валентином Геттою. Олександрові пощастило працювати поряд із таким механіком, адже Гетта був не тільки кращим тепловозником, а й непересічним винахідником. Його руками обладнаний технічний кабінет із

діючими електричними схемами тепловозів, які й досі використовуються у технічному навчанні локомотивників.

Завдяки технічній літературі Олександр Коліщук удосконалював свої знання, підтримуючи рівень технічних знань на належному рівні. Так зростає майбутній машиніст.

Невдовзі Олександра перевели у пасажирський рух, де машиніст Роман Маковічук серед іншого показував приклад уведення в графік швидких поїздів, що спізнювалися, на дільницях Вадул-Сірет–Окниця та на Львівському напрямку. Тривалий час Олександр Коліщук шліфував свою майстерність у бригаді Маковічука, в ті роки ця тепловозна бригада була в депо кращою з точки зору технічної ерудиції й економії дизпалива.

Усе це сприяло стрімкому професійному зростанню Олександра. Цілком закономірно, що вже в 1982 році він отримав два права управління – тепловозом та паровозом, завершивши навчання в дорожній технічній школі, а паралельно навчався у Львівському залізничному технікумі. 1986 рік став для нього знаковим, бо тоді він самостійно став за пульт управління тепловозом – водив вантажні поїзди.

У середині 90-х, коли на залізниці виникла гостра нестача дизпалива – вузлові станції виконували маневрову роботу на паровозах – Олександр Коліщук застосовував свої здібності машиніста паровоза ЗР на станції Чернівці. Хоча маневри на паровозах тривали недовго, він таки набув досвіду роботи на парових локомотивах. Згодом цей досвід став йому в нагоді під час проведення туристичних поїздок іноземних делегацій у Карпати, які вів у рейс паровозами "Л" та "СУ".

– Це були надзвичайно цікаві поїздки із зупинками на станціях Яремче, Делятин, Рахів, – згадує машиніст Коліщук. – А туристами були в основному залізничники з Франції, Англії, Німеччини, Бельгії і навіть японці, які з цікавістю оглядали і наші паро-

вози, і чудові гірські краєвиди.

Олександрові Коліщуку доводилося водити ці туристичні поїзди на паровозі П-36 – це була остання модель пасажирського паровоза радянської побудови з прекрасним зовнішнім дизайном, механічним пристроєм подавання вугілля в топку. На цьому паровозі Олександр доїхав аж до Севастополя...

Подальша робота машиніста Олександра Коліщука проходила на тепловозі у пасажирському русі. У 2009 році його призначили машиністом-інструктором тепловозної колони. Усі ці роки він сумлінно виконує обов'язки наставника, виховуючи та навчаючи підопічних трьом основним складовим успішної роботи: гарантуванню безпеки руху поїздів, збереженню тепловозів на шляху прямування в технічно справному стані, а також раціональному та економічному використанню дизпалива на тягу поїздів. І ця клопітка щоденна робота не минає марно. Це підтверджує й начальник локомотивного депо Чернівці Анатолій Гураленко.

– Інструктор Коліщук завжди на своєму робочому місці, претензій до його роботи нема, – наголосив керівник. – Він також – прекрасний сім'янин. Локомотивні бригади його колони сумлінно виконують свої обов'язки, утримуючи тепловози в належному технічному та естетичному стані.

А голова профкому Володимир Рурак зазначив, що колектив депо вже третє скликання обирає Олександра Коліщука членом профкому, тож уже 10 років поспіль він – у вирі профспілкової роботи, очолює комісію соціального захисту жінок, веде активну роботу з організації відпочинку працівників депо.

Трудова стежина Олександра Коліщука вийшла на фінішну пряму. Колектив шанує свого колегу, а він живе його успіхами і проблемами, щиро тішиться успішними колективними справами.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст, м. Чернівці.
На фото: машиніст-інструктор О. Коліщук
Фото машиніста В. Чміля

▼ АКТУАЛЬНО

Реформування галузі – "зелене світло" для інвестицій

Реформування залізничного транспорту особливо важливе для галузі, воно пов'язане з її розвитком. На цьому наголосив генеральний директор Укрзалізниці Сергій Болоболін під час дискусії: "Інвестиційні та бізнесові можливості розвитку інфраструктури та реалізації транзитного потенціалу України", яка відбулася в рамках першої міжнародної бізнес-конференції ABC: Ukraine & Partners. Участь у конференції взяли члени уряду України, глави урядів, міжнародних економічних організацій, міністри країн-партнерів України, топ-менеджери провідних інвестиційних, фінансово-банківських та бізнес-організацій, керівники торговельно-промислових палат та асоціацій.

Генеральний директор Укрзалізниці зауважив, що галузь потребує термінових і масштабних інвестицій у модернізацію й розвиток.

– На сьогодні зношення основних фондів, насамперед тягового рухомого складу, наближається до 90 відсотків. Як приклад можу навести основні наші залізниці: це – Донецька і Придніпровська, на які припадає приблизно дві третини вантажообігу України. Електровози на цих залізницях працюють, удвічі вичерпавши свій ресурс, – зауважив генеральний директор Укрзалізниці.

За словами Сергія Болоболіна, структурні перетворення, заплановані урядом, дозволять зробити структуру залізничного господарства більш прозорою, а це підвищує інвестиційну привабливість підприємства.

– Переконалий, що успішне використання потенціалу залізниць України, прийняття ефективних рішень, пов'язаних із реформуванням галузі, дозволить нам повніше задовольнити потреби української економіки у перевезеннях, суттєво змінити ситуацію з транзитом та залучити додаткові об'єми вантажів, – наголосив Сергій Болоболін.

▼ ТОЧКА ЗОРУ

Станція Батьово: погляд на перспективу

– Формуємо за добу в середньому 3-5 вантажних поїздів, це – клопітка робота, адже вантажі прямують у різні напрямки за кордон – в Угорщину, Словаччину, Чехію, Румунію. І треба зробити перевантаження зі широкої колії на вузьку ("європейську"), – задав діловий тон розмові під час нашої зустрічі головний інженер станції Батьово Сергій Чопко. – До речі, дещо зросли обсяги місцевих вантажів, тож роботи вистачає. Та й за специфікою вона відрізняється, скажімо, від східних областей України. Приміром, побували на курсах підвищення кваліфікації в Дніпропетровську. Під час навчання ставили викладачам конкретні запитання про вивантаження і навантаження вагонів, що прямують за кордон. І їм важко було одразу дати вичерпну відповідь. Отак виглядає різниця між теорією і практикою, а робота – відповідальна, і її треба виконувати так, щоб від закордонних партнерів до нас не було жодних претензій. Доводиться здобувати досвід, як кажуть, у "польових" умовах, а молодь охоче переймає його у старших колег.

Нині на станції працює 277 залізничників, майже половина – молодь, яка втім уже достатньо оволоділа особливостями професії і до роботи ставиться сумлінно й відповідально.

Серйозним стимулом для цього, особливо для молоді, свого часу було забезпечення житлом. Тепер, на жаль, із цим сутужно, а кредит у банку без довідки про перебування у черзі на житло не дадуть, та й кредит – це величезна відповідальність і ризик.



Тому покладаємо надії на реформування галузі. Головне – щоб усе відбулося фахово і цивілізовано. Знаємо, що за таких умов і зарплата працівників підвищиться, і соціальний статус залізничників буде захищений. Зрозуміло, що будь-яка реформа – це непростий, часто навіть болісний процес, та впевнений, що спільно здолаємо усі труднощі і врешті твердо станемо ноги.

Спілкувався Іван КОЗАК,
с.м.т. Королево

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

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Коректор
Андрій КОСІОРА.....226-32-03
Кореспонденти:
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Тетяна БАЛЛА.....226-59-27
Оксана ЛОІК.....226-36-23
Лілія ХОМИШИНЕЦЬ.....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 38 670.
Замовлення 927.
Зверстано у комп'ютерному центрі
редакції газети "Львівський
залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕЛЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко,
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. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".