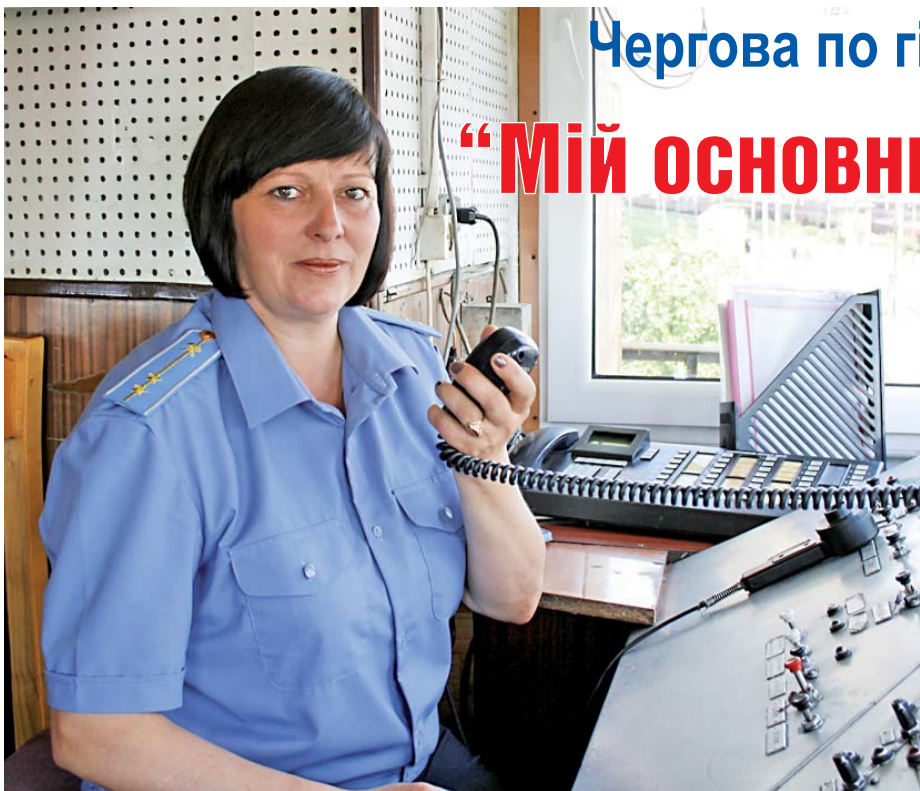


## “Мій основний аргумент – ввічливість”



**Хтось може подумати, що бути жінкою у чоловічому колективі, та ще й керувати ним – це складна робота. А чергова по гірці станції Ковель Світлана Гелюта (на фото) вважає свою роботу нескладною і приємною. Симпатична, усміхнена жінка з мелодійним голосом одразу справляє хороше враження і прихилиє до себе людей. Тож не дивно, що співробітники-чоловіки у присутності Світлани Семенівни стають ввічливими й добрішими, а їй у таких умовах добре працюється ось уже 27 рік.**

Начальник станції Ковель Руслан Александрук, який познайомив нас зі Світланою Гелютою, каже, що праця черговою по гірці – нетипова для жінки, і в історії станції практично не було жінок, які тривалий час працювали на цій посаді.

Унікальність Світлани Семенівни ще й у тому, що потрапила вона на залізничну роботу з освітою бухгалтера. Тому спочатку здобула на станції практичні знання, а вже потім у технікумі – теоретичні.

А починалося все у 1986 році, коли молодий бухгалтер Світлана шукала роботу. У бюро працевлаштування їй порадили йти на залізницю – там саме шукали стрілочників, та й зарплата як на той час була хороша. Переводити стрілки юну залізничницю вчив досвідчений фахівець – Володимир Матвійчук, дотепер вона називає його своїм учителем. Навчання їй давалося легко. “Єдине, чого боялася, – пригадує зараз Світлана Семенівна, – коли дуже швидко з гірки йшло багато вагонів, і я ледь-ледь встигала переводити стрілки. Але згодом спрацювалось-звиклось”.

Під час роботи на стрілочному посту жінку завжди цікавило одне питання: “Куди ж зникають вагони?” Вона не могла зрозуміти, що за “яма” схована далі по колії. Це питання так мучило стрілочницю, що попросила тодішнього заступника начальника станції Василя Панька зробити їй екскурсію до “ям”. Так вона вперше побачила гірку, а згодом пішла туди працювати – оператором-сигналістом. “А у 1992 році за настановами тодішнього чергового по гірці Петра Якимчука я здала екзамени на посаду чергового по гірці і пішла працювати у зміну, – веде далі Світлана Семенівна. – І, до речі, десь за півроку після мого підвищення такої посади, як оператор-сигналіст, не стало – тож нині я фактично виконую роботу за двох людей”.

Уже будучи черговою по гірці, Світлана Гелюта зрозуміла, що необхідно практичні знання підкріпити теорією – і заочно закінчила Львівський технікум залізничного транспорту за спеціальністю “Організація перевезень і управління на залізничному транспорті”.

Свою роботу Світлана Семенівна називає найвідповідальнішою на станції. Адже черговий по гірці мусить бути хорошим стратегом, віддаючи розпорядження машиністу маневрового локомотива на подачу вагонів, вказуючи складачу поїздів, скільки вагонів відцепити тощо. Пригадуючи роки роботи, каже, що працювалося по-різному – і легко, і не дуже: “Найважчими були перші роки незалежності – тоді не вистачало пального, і мусили застосовувати раритети – паровози. Нині ж працюється добре, автоматизація робочих місць значно полегшила процес, поменшало паперів – побільшало ясності у

роботі. Заступаючи на зміну, я одразу знаю, де які вагони стоять. Єдине, чого бракує нашому сортувальному комплексу для повноцінної роботи, – подовжити колії”.

Свою другу професію жінка настільки любить, що навіть порівнює роботу черговою по гірці з музикуванням і, усміхаючись, каже: “Хтось грає на піаніно, а я от, натискаючи кнопки, “граю” на стрілках”. Із музикою Світлану Гелюту поєднує ще й її приємний мелодійний голос: “Мені часто кажуть, що я, як диктор на радіо – так чітко усе оголошую, що й перепитувати нічого не потрібно”.

Основний “аргумент”, яким постійно користується чергова по гірці станції Ковель – ввічливість. “Ніколи не треба забувати про добре слово і завжди намагатися пам’ятати, що такі буденні “будь ласка”, “прошу” чи “дякую” суттєво полегшують працю і допомагають знизити високий градус робочої напруги”, – каже моя співрозмовниця. Можливо, це і є той секрет, який допомагає Світлані Семенівні вже стільки років бути авторитетом для колег і робити свою роботу легко і з задоволенням.

Ще однією причиною любові до роботи є те, що вона для жінки – своєрідний відпочинок. Велике домашнє господарство вимагає чимало фізичної праці, тож, приходячи на роботу, Світлана Гелюта перевтілюється, наносить макіяж, одягає залізничну форму, не забуває про усмішку. Тому поважають і прислухаються до неї не лише чоловіки-залізничники: коли машиною поспішає на роботу, навіть працівники ДАІ не наслідують її зупиняти, а лише проводжають усмішкою.

Лілія ХОМИШИНЕЦЬ  
Фото автора

Неабияким здивуванням, а разом із тим і гордістю пройняв мене той факт, що у двадцятку найкрасивіших, неправдоподібних на вигляд, але реальних місць у світі потрапив український “Тунель кохання”. Понад те приємно, що розташована ця всевітньо відома нересічна природна пам’ятка на території Львівської залізниці. На місці, куди вже кілька років здійснює справжнє “паломництво” величезна кількість закоханих з усіх куточків України та світу, побувала й кореспондент “Львівського залізничника”.

Зелений рейковий коридор довжиною до семи кілометрів знаходиться на півдні Волині і сполучає залізничну станцію Клевани із деревообробним комбінатом у селищі Оржів на Рівненщині. Деревя та кущі, що сплелися між собою уздовж залізниці, утворили дивовижний щільний тунель точної абочної форми, який став справжнім ботанічним феноменом. На перший погляд навіть здається, що це якийсь творчо розроблений витвір ландшафтного дизайну.

Як не парадоксально, але “відкрили” це місце для світу (як і для багатьох українців) японці. Торік вони знімали тут рекламу для нової моделі фотоапарата, а заодно й розрекламували це романтичне місце. Відтак потік туристів значно збільшився і розширив географічні рамки. Тепер, за свідченням місцевих, у теплу пору сюди щодня приїжджають по кілька десятків туристів чи просто естетів. А у вихідні – і по кілька сотень.



## Є на Волині “Тунель кохання”

Весільні пари та неодружені закохані приїжджають сюди за цікавими ракурсами до романтичних фотосесій, фотомитці – за ексклюзивними світлинами для поповнення своїх колекцій, а тележурналісти – за чудовими ракурсами.

Попри те, що “сезон” тут триває навесні-влітку, місце – кажуть тутешні мешканці – красиве у будь-яку пору: і восени, коли все жовто-багряне, а особливо взимку, коли вкритий снігом та інесм тунель нагадує вхід до казкового льодового царства.

Мешканці Клевани та місцева влада, які мають у своєму селищі й інші історичні пам’ятки, а отже, звикли до туристів, швидко

зорієнтувалися: неподалік відкрилися два мотелі, на автотрасі з’явилися інформаційні таблички, а на місці так званої стоянки у найлюдніші дні встановлюють лотки, де можна придбати місцеві смаколики та сувеніри. Є ідея збудувати поряд якийсь комплекс, надходять пропозиції, щоб запустити тунелем місцевий туристичний поїзд. Однак поки що все це тільки у планах, а найледачіші чи найбагатші туристичні групи такі орендують для прогулянки теплового із ДОКу.

Як зазвичай буває за такого розвитку подій та з метою ще більшого приваблення туристів про тунель почали з’являтися різ-

ні легенди, бувальщини та повір’я. Серед тутешніх мешканців – історія на кшталт шекспірівського кохання, серед залізничників – про машиніста та його кохану...

Однак вдалося з’ясувати, що є і менш поетична, зате більш правдоподібна версія створення цього тунелю. Як розповів Валентин Карпович, начальник станції Клевани, насправді цей нерукотворний шедевр зазнав цілком рукотворного впливу. За його словами, ця історія сягає “корінням” ще кінця XIX століття. Саме тоді у селищі Оржів був створений тартак. Згодом це невеличке підприємство розрослося у цілий завод, і для переробки більших

об’ємів деревини через ліс була прокладена під’їзна колія. Зараз ОДОК (Оржівський деревообробний комбінат) виготовляє фанеру різних сортів високої якості. Деревину завозять з-за кордону і туди ж відправляють готову продукцію. А цією колією підприємство подає вагони на передаточну колію центральної магістралі і забірає їх звідти.

Отже, колія завжди проходила крізь “джунглі”, а абочної конструкції набула від того, що вагони, завантажені деревиною, які регулярно курсують цим маршрутом, постійно відсікають усе зайве, формуючи тунель правильної форми, однаковосінької по всій довжині.

На підприємстві кажуть, що збільшення кількості туристів їм не заважає. Локомотивні бригади попереджені про людей на колії, тож їздять обережно. Досі не було жодного небезпечного прецеденту. Окрім того, з метою економії ресурсів підприємство щоразу більшою мірою користується автотранспортом, тож ймовірність безпеки зіткнення з рухомих складом меншає. З одного боку, оскільки колія стає менш завантаженою, з’являється більше шансів для впровадження вже згаданого туристичного поїзда, з іншого – виникає питання: чи матиме тунель такий гарний та завжди свіжо “підстрижений” вигляд, якщо кількість рейсів із деревиною критично зменшиться або й зовсім припиниться?!

Оксана ЛОЇК  
Фото автора