

Анаєєв І аї çàè – “èî ì àí àèð” ì àí àâðî âî; ðî аî òè í à ñòàí ò³; ×âðí³ âö³



Історія станції Чернівці має глибокі коріння. Далекого вересня 1866 року було прокладено залізницю між столицями Галичини та Буковини. Зрештою Чернівці отримали тоді залізничне сполучення зі Західною Європою – через Перемишль та Львів, а з уведенням у 1869 році 90-кілометрової лінії до Сучави Чернівці стали залізничним вузлом між Віднем та Балканами.

За будь-якої влади, чи то австрійської, румунської чи радянської, станція справно відправляла вантажі, пропускала транзит та пасажирські поїзди в напрямку Румунії впритул до чорноморської Варни.

Інтенсивне формування вантажних поїздів тут розпочалося у середині 50-х років минулого століття. Тоді й була введена посада маневрового диспетчера. Про роботу цих командирів руху знаю не тільки зі спогадів ветеранів станції, а й із власного досвіду, адже на початку 60-х кілька років працював помічником машиніста на маневровому паровозі.

Тодішній маневровий диспетчер Владислав Гуменний був класним фахівцем формування вантажних поїздів, а вже згодом, коли для тепловозів вага поїзда вдвічі перевищила паровозні норми, ускладнилась і робота маневрових диспетчерів.

У кожному поколінні залізничників бувають таланти від Бога, майстри своєї справи. Такими свого часу були маневрові диспетчери Володимир Морський та Володимир Скіцої. У ті роки за їхнього керівництва станція переробляла більше тисячі вагонів за добу, формуючи поїзди на Окницю, Коломию, Глибоку-Буковинську.

А цю роботу виконували три тепловози ЧМЕ-3, при тому, що на станції нема сортувальної гірки, а маневрова робота здійснювалася пошттовхами вагонів із витяжної колії.

... Нещодавно я зателефонував заступнику начальника станції Олександру Кліцману, поцікавився, як працюють сьогодні маневрові диспетчери.

– Приходьте і самі побачите, – відповів пан Олександр. – Зараз якраз працює краща єдина зміна ДСП Марії Фроляк та маневрового диспетчера Василя Мензак.

Професійне зростання Василя Мензак відбувалося так само, як і його ровесників, що закінчували середню сільську школу. Щоправда, Василь Мензак закінчив Чернівецьке училище залізничників, опанував професію помічника машиніста тепловоза, однак призов на військову службу змінив його подальшу залізничну долю.

– Якби в той час я зумів “закріпитися” на локомотиві, набуваючи досвіду поїзної роботи, – зауважує Василь Мензак, – то, мабуть, сьогодні водив би поїзди, як мої одногрупники з училища – машиністи Юрій Дутчак та Василь Приц.

Хоча зазвичай молоді залізничники інших професій намага-

ються будь-що потрапити працювати на локомотив, батько Василя Мензак, який пропрацював черговим по станції Вашківці, цілком природно готував своїх синів до відповідальної роботи руховиків. Таким чином і утворилася династія Мензаків. Сьогодні Василь разом із братом Михайлом продовжують залізничну справу не лише батька Василя Георгійовича, але й діда Георгія Павловича, який працював колійником.

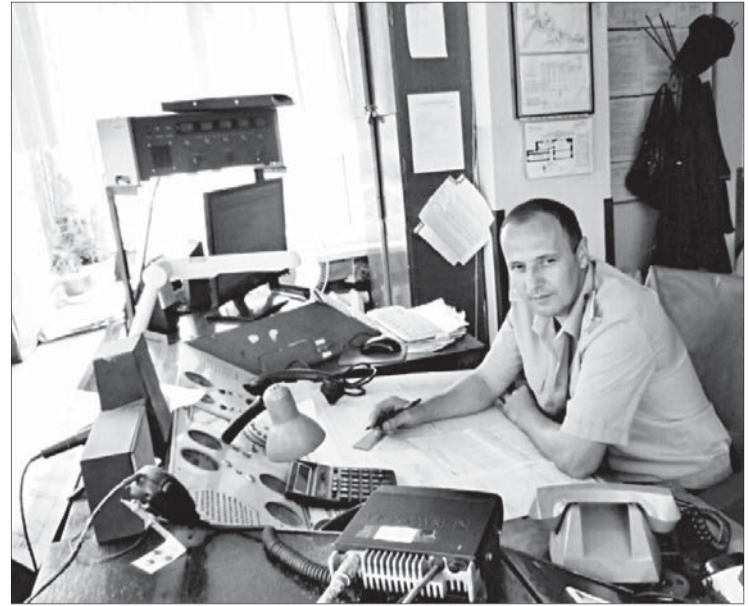
– Після демобілізації з війська сумно було, що не працюю на локомотиві, – зізнається Василь Мензак, – але коли влаштувався черговим стрілочного поста, наче повернувся в рідну стихію.

Починав Василь Мензак зі самих низів і пройшов усі щаблі професійного зростання. Під час роботи старшим черговим стрілочного поста та складача поїздів навчався у Львівському технікумі залізничного транспорту, який закінчив із відзнакою та отримав диплом за спеціальністю “організація руху перевезень на залізничному транспорті”. Це дало йому право працювати черговим по станції Чернівці. Але сучасні командири руховики – це широкопрофільні спеціалісти, які можуть працювати на будь-якій посаді.

За короткий час, бо вже знав специфіку маневрової роботи, та завдяки своєму наставнику, досвідченому диспетчеру Анатолію Васильовичу Романюку, у 2012 році Василь Мензак обійняв посаду маневрового диспетчера станції Чернівці.

Із його робочого місця проглядається вся панорама станційних колій, а на пульті – телефони, прилади радіозв'язку з машиністами маневрових тепловозів, оповіщувальний зв'язок зі стрілочними постами, на столі – натурний лист із номерами вагонів – починається формування вантажного поїзда.

Від чіткої команди станційного диспетчера залежить безпека руху, збереження рухомого скла-



ду, вантажів та здоров'я підпорядкованих йому людей. А успішне й своєчасне формування поїздів залежить ще й від машиніста Олександра Баюка та складача Володимира Ільчука. У їхній професійності та оперативності Василь Мензак ще жодного разу не засумнівався.

Молодий руховик, застосовуючи досвід своїх старших колег, цозміни формує 10-12 поїздів, які везуть вантажі в напрямку Вадул-Сірета, Хриплина та Молдови.

У денну зміну треба ще й тримати під контролем контейнерний майданчик, щоб врахувати кількість звільнених платформ. Постійний зв'язок із ДСП сусідньої станції Чернівці-Південні, де чернівецькі будівельні фірми вивантажують будматеріали, дозволяє володіти інформацією, скільки вагонів упродовж зміни приїде на станцію, щоб сформувані “порожняк”. Особливу увагу диспетчер Василь Мензак приділяє орендованим вагонам та вагонам власності підприємств і комерційних фірм, бо ці вагони під контролем Укрзалізниці, тобто повинні завжди бути в русі.

Звичайно, сьогодні об'єми роботи станції не ті, що були 20-25 років тому, тим не менше за зміну

на станції переробляється 200-250 вагонів. А це треба врахувати, що станція приймає транзитні прямі поїзди, які прямують на Ларгу і Вадул-Сірет. У них треба корегувати вагу, тобто тримати її у межах норми: 3200 тонн – на Молдову або 1600 тонн у напрямку Румунії.

Власне я не ставив собі за мету висвітлити досягнення у роботі молодих залізничників. Зрештою нині вони напругу залежать від об'ємів перевезень. Упевнений, якщо об'єми будуть збільшуватися, відповідно будуть зростати й трудові досягнення. Минає час, а з ним – і покоління залізничників. На магістраль приходять працювати енергійні та ерудовані фахівці залізничної справи, які продовжують традиції ветеранів. Яскравий приклад цьому – залізнична родина Мензаків. Завдяки таким прикладам, яких, без сумніву, багато в усіх господарствах залізниці, не припиняється чіткий цілодобовий ритм роботи нашої магістралі.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ, колишній машиніст, ветеран залізничного транспорту, м. Чернівці.
На фото: маневровий диспетчер ст. Чернівці Василь Мензак
Фото автора

О “×àéö³” áòèî ò³èàâî, ââñâèî òà ñîî ê³éíî

Дитячий оздоровчий табір “Чайка”, що розташований на узбережжі Чорного моря в смт. Лазурне на Херсонщині, щороку приймає на відпочинок та оздоровлення дітей працівників Львівської магістралі. Упродовж попередніх років тут улітку приймали близько 800 дітей залізничників зі Західної України, однак у зв'язку з подіями, які розгорнулися у південному та східному регіонах України, цьогоріч кількість маленьких відпочивальників від залізниці тут суттєво зменшилася.

За інформацією прес-центру залізниці, діти працівників магістралі відпочивають у таборі вже 12 років поспіль. Однак цього року у “Чайку” приїхали лише 88 школярів. Більшість із них уже неодноразово тут бували, тож щоразу повертаються, аби зустрітись з друзями та відпочити на морському узбережжі.

За словами директора дитячо-

го табору “Чайка” Валерія Сітака, у табір щороку приїжджають діти з усіх куточків України. От і цього сезону всі заїзди були багаточисельними. Інша річ, що на відпочинок та оздоровлення у дитячу оздоровницю цього року приїхало набагато менше дітей зі західних областей.

Це підтвердив і голова профкому моторвагонного депо Львів

Роман Морда, який неодноразово супроводжував групи дітей залізничників у подорожах на відпочинок та зворотно. Роман Ілліч нагосив, що цього року справді пропозицій із путівками було більше, ніж охочих поїхати на відпочинок. Очевидно, батьки не наважувалися відпускати дітей на Херсонщину, що межує з регіонами, де спостерігається нестабільна суспільно-політична ситуація.

Варто зауважити, що перестороги батьків виявилися марними. А дітлахи, які цього року побували у “Чайці” на березі Чорного моря, повернулися додому повні сил і яскравих вражень.



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

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Коректор
Андрій КОСЮРА.....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 ЛОЖК.....226-36-23
Лілія БАРАНИЧ.....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 38 664.
Замовлення 983.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”
Комп'ютерна верстка
Тетяни ПЕСТОВОЇ 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Галина Квас, Олександр Гершуненко, Андрій Косюра.

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”.