

У буднях армійської служби, яку проходять юнаки, навчаючи не лише військового вишколу, а й життєвого досвіду, гартується справжня чоловіча дружба, що не слабшає з роками. Про ті молоді літа та роки зрілого життя ведуть розмову зі своїм давнім другом і колегою, колишнім машиністом локомотивного депо Чернівці Миколою Мартинюком. Його ім'я у 70-80 роках минулого століття голосно звучало не лише в депо, а й на залізниці, адже завдяки наполегливості в роботі, громадській активності Микола Мартинюк завжди був серед лідерів трудового змагання.

І дї адї зєñїєó ñєóæáó é çàë³çí è÷í ó äđóæáó

У 1959 році Микола закінчив залізничне училище з відзнакою і здобув фах помічника машиніста паровоза. Починав роботу поїзним кочегаром, згодом став помічником машиніста на пасажирському паровозі С^у, де пройшов добру школу паровозної справи у машиніста Сергія Федоровича Суркова. Швидко збігли два роки напруженої поїзної роботи, у кожній поїзді треба було забезпечувати топку вугіллям, щоб тиск пари в котлі тримався на рівні 14-15 атмосфер, а на коротких зупинках обігати довкола паровоза, перевіряючи, чи, бува, не нагрілися дишлові та буксові підшипники.

Призов до війська у 1961 році практично нічого не змінив у залізничному житті Миколи Мартинюка. Прибалтійське місто Черняхівськ, де дислокувався полк залізничного призначення, на три роки став для нього другою домівкою, тим більше, що поряд служили однокурсники з училища Григорій Колотило та Василь Равлюк. Усі троє були призначені помічниками машиніста паровоза у спецроту тимчасової експлуатації. Невдовзі полк передислокувався в Білорусію, тут будувалася об'їзна залізниця навколо Мінська.

— Але найбільш екстраординарна подія відбулася, коли нашу паровозну роту перекинули в Карелію, — зауважує Микола Васильович, — де на станції Сукозеро було тимчасове паровозне депо. Карелія — край синіх озер, які влітку світяться голубою лазур'ю, а зима приходить

з аномальними морозами у 45-50 градусів. У цих екстремальних умовах на стареньких паровозах Э^у, які вже були вилучені з експлуатації Міністерства шляхів сполучення, ми доставляли будівельні матеріали та хоперні вертушки з баластом на перегони 150-кілометрової залізниці, яка мала пролягти через соснову тайгу до кінцевої станції Боровая.

У роті не вистачало машиністів, тому про нормальний відпочинок годі було й мріяти, та власне який може бути відпочинок у солдата, перед яким поставлено завдання в найкоротші терміни збудувати залізничну гілку. І ось зі шестимісячних курсів Петродворецької школи прибули три сержанти-машиністи — Іван Кононенко, Андрій Кирпіч, Леонід Ладутько, які відразу встали за реверс паровоза. Микола Мартинюк не став чекати таких курсів і самотужки засів за технічну літературу. Успіх не забарився: уже влітку 1962-го він успішно склав іспити на право управління паровозом у службі локомотивного господарства Прибалтійської залізниці, тоді ж йому присвоїли звання сержанта. Тож разом із друзями Микола Мартинюк продовжив службу на посаді машиніста.

Збігли три роки... У 1964-му 150-кілометрову дільницю залізниці армійці передали в постійну експлуатацію Петрозаводському відділенню Октябрської залізниці.

— Як склалися долі твоїх армійських друзів, із якими ділив

усі труднощі солдатського життя, після демобілізації? — запитує у Миколи Мартинюка.

— Тривалий час підтримував зв'язок із ними перепискою, у телефонних розмовах. Приміром, Леонід Ладутько — білорус, працював у депо Могильов, водив поїзди до славетної партизанської Орші. Ініціативний активний громадський діяч на залізничному вузлі та

в місті. За досягнення в роботі був удостоєний звання "Героя соціалістичної праці" та "Почесного залізничника".

Кілька разів у 90-х роках Микола Мартинюк приїздив на зустріч із ним в його рідний Могильов, де й згадували армійську юність та роботу на паровозах. На жаль, роки і доля невблаганні, цього року Леонід Ладутько відійшов у вічність.

У Здолбунові живе друг із паровозної роти Володимир Павлович Куба. Після армійської служби він присвятив своє життя ремонту локомотивів, пропрацювавши майже 40 років старшим майстром цеху ТО-2. А от Віктор Онопрієнко пустив коріння у Молдові, очолював локомотивне депо Рені, а вийшовши на пенсію, викладає в технічній школі, передає свій багатий досвід молодим залізничникам.

Однорупник Миколи Мартинюка по училищу і побратим по паровозній роті Василь Равлюк пропрацював машиністом у Чернівцях на паровозі, потім — на тепловозі. Та найцікавіша доля з "чернівецької трійки" випала Григорію Колотилу. Після демобілізації він працював помічником машиніста паровоза, машиністом, машиністом-інструктором, закінчив Дніпропетровський інститут інженерів залізничного транспорту.

У 1982 році Григорія Колотила призначено заступником начальника депо з експлуатації. Він став першим буковинцем на цій відповідальній посаді. Григорій Колотило



був високоінтелектуальним та технічно ерудованим фахівцем, умів знаходити підхід і до помічника, і до машиніста, і до керівників високого рангу, щоб уладнати поточні проблеми в роботі. Його знали в управліннях Південно-Західної та Молдавської залізниць, на диспетчерських кругах відділків дільниць обслуговування, де чернівецькі машиністи водили поїзди.

Мій друг і колега Микола Мартинюк, повернувшись з армії, працював на паровозі помічником машиніста, а потім — машиністом паровоза і тепловоза. Микола — людина з високою харизмою, із характерним бажанням усе зробити самотужки. Завдяки своїй неординарності він досяг висот професіоналізму, не навчаючись на жодних курсах, пройшов тернистий шлях від рядового машиніста паровоза до першокласного механіка сучасного тепловоза. До речі, я майже десять років працював із

Миколою Васильовичем в одній пасажирській колоні, були ми напарниками на одному тепловозі. Локомотиви ТЭ-7-098, 059, а потім вже 2М62у-0327 були зразковими у нашій колоні, а це — результат сумлінної праці наших бригад, у складі яких трудилися помічники машиністів Іван Букан, Василь Харитоник, Євген Дзьоник та В'ячеслав Гаврилян.

У розмові мій колега просив не згадувати його заслуг минулих трудових років. Тому лише констатую факти: машиніст Микола Мартинюк — кавалер ордена Леніна, почесний залізничник.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст, м. Чернівці

На фото: сержанти-машиністи паровозів окремої паровозної роти залізничних військ (зліва направо) Іван Кононенко, Микола Мартинюк, Андрій Кирпіч та Леонід Ладутько.

Фото 1962 року зі сімейного архіву Миколи Мартинюка

▼ ОГОЛОШЕННЯ

До уваги операторів та споживачів!

Опубліковані граничні тарифи на загальнодоступні телекомунікаційні послуги

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації, прийняла рішення від 02.09.2014 №612 "Про затвердження граничних тарифів на загальнодоступні телекомунікаційні послуги і визнання таким, що втратило чинність, рішення НКРЗІ від 04.04.2013 №196", яке зареєстровано у Міністерстві юстиції України 12.09.2014 за №1121/25898.

Зазначене рішення опубліковано 16.09.2014 у №72 Офіційного вісника України.

Граничні тарифи набирають чинності з дня їх опублікування.

Абонентна плата за користування телефонним апаратом для населення і бюджетних установ міст і райцентрів становитиме 33 грн 26 коп. без погодинної оплати місцевих розмов, із погодинною оплатою — 29 грн 91 коп. Нова абонплата за місцевий телефонний зв'язок для населення сіл і селищ міського типу складе 26 грн 32 коп. без погодинної оплати і 23 грн 01 коп. — із погодинною оплатою (усі тарифи вказані без ПДВ).

Зростання абонплати встановлено і для небюджетних організацій, вона складе 47 грн 63 коп. без погодинної оплати місцевих розмов і 43 грн 08 коп. — із погодинною оплатою. Для сіл і селищ нова абонплата зросте до 41 грн 29 коп. без погодинної оплати і 36 грн 15 коп. — із погодинною оплатою.

Інвестор — ДТГО "Львівська залізниця" — планує реалізувати реконструкцію ліній зв'язку. Дільниця ЛАЗ ст. Ужгород — кімната зв'язку ст. Доманинці. Проведення даних робіт викликано необхідністю підвищення безпеки руху поїздів, комфортності поїздки пасажирів та дозволить скоротити витрати на поточне отримання ліній зв'язку.

Лінія зв'язку на перегоні Ужгород-Доманинці знаходиться у смузі відведення залізниці. Роботи проводяться технікою підрядника з використанням залізничної спецтехніки. Екологічні обмеження планової діяльності не плануються. Необхідна еколого-інженерна підготовка і захист території перелічені у проектних рішеннях.

У процесі проведення робіт утворення небезпечних відходів виключається. Проект виконано ДП "Львівтранспроект".

ВП "Підзамківська дистанція колії" ДТГО "Львівська залізниця" має потребу в укомплектуванні вакантних посад:

- черговий по переїзду — 4 вакансії (місце постійне, позмінне, оклад — 1780 грн);
- водій автотранспортних засобів (вантажний автомобіль) — 2 вакансії (місце постійне, оклад — 1959 грн);
- монтер колії — 5 вакансій (місце постійне, оклад — 1860 грн).

Прийом працівників на вакантні посади здійснюється шляхом переведення з інших підрозділів залізниці.

Телефон для довідок 6-62-34.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсоз
Ресстраційне свідoctво
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 КОСИЮРА.....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 ЛОЇК.....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 26000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 38 666.
Замовлення 1096.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Тетяни ПЕСТОВОЇ.....226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко,
Галина Квас, Олександр Гершуненко,
Андрій Косіюра.

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".