



# Начальник служби сигналізації та зв'язку Львівської залізниці Роман ЗАЛІЗНЯК:

## “І зé і ðàà³ä áóäóâàâ і åðøó êî ë³ð â³ä İ åðâì èøëü äî Ëüâî âà...”

**Ц**ьогорічного жовтня, коли осінь розвішала на деревах павутиння бабиного літа і взялася розфарбувати різними кольорами листя, начальник служби сигналізації та зв'язку Роман Євгенович Залізник відсвяткував ювілей – 60-річчя. Понад половину цих років Роман Євгенович присвятив Львівській магістралі. Загалом же у трудовому заліку залізничної династії Залізників майже 170 років, відданих залізниці. За святкової нагоди я запропонувала ювіляру поспілкуватися, так би мовити, помандрувати його життєвими і залізничними дорогами...

– На початку жовтня минуло 10 років, як мене призначили на посаду начальника служби сигналізації та зв'язку, – каже Роман Євгенович. – А у службі я з квітня 2004 року, працював першим заступником начальника служби, прийшовши сюди з посади начальника другої Львівської дистанції сигналізації та зв'язку. Так склалися обставини, що вже через два тижні роботи на посаді першого заступника начальника служби довелося виконувати обов'язки керівника, оскільки новопризначеного – Миколу Михайловича Новосада – перевели на роботу в Головне управління Укрзалізниці.

Важливою подією для всього господарства сигналізації та зв'язку залізниці було впровадження на території обслуговування другої Львівської дистанції автоматичної телефонної станції АТС Ш-2000 у грудні 2003 року, – продовжує Роман Залізник. – А потім ми вже продовжили справу колишнього начальника служби Василя Олександровича Нагорного, при якому було прокладено перший оптоволоконний кабель на дільниці Здолбунів–Ковель. Зокрема проклали спільно з “Євротранстелекомом” кабель від Підволочиська до Мостиськ. Почало надходити обладнання цифрових систем зв'язку, і якість та рівень зв'язку суттєво зросли. Якщо раніше в лінійному апаратному залі (ЛАЗ) механіки, що обслуговували студію селекторних нарад, дуже переживали через можливі збої зв'язку, його погану якість, то після впровадження цифрового зв'язку підстави для хвилювань практично зникли.

Надійний зв'язок на залізниці – одна з основних умов роботи усіх господарств. Тому технічні засоби і технології зв'язку повинні постійно вдосконалюватися, щоб не відставати від вимог часу. Тож, спілкуючись із людиною, яка очолює господарство сигналізації та зв'язку Львівської залізниці, прошу докладніше розповісти про роботу, про роки здобутків і випробувань.

– Роль особистості у нашій справі – не більша, ніж в інших господарствах. А успіхи в роботі – завжди результат командної тактики, – з усмішкою відповідає Роман Залізник. – Усі ми робимо спільну справу. І без ефективної співпраці з колегами неможливо виконати завдання, що стоять перед залізницею. Тому я вдячний усім своїм колегам за підтримку і взаєморозуміння.

Серед найважливіших подій варто виокремити ту, яка відбулася в лютому 2010 року, коли ми перші в Україні разом із фахівцями словацької компанії впровадили мікропроцесорне керування постом електричної централізації на станції Доманинці Ужгородської дирекції залізничних перевезень. Це стало знаковою подією в масштабах всієї України, адже після цього наш досвід почали переймати і запроваджувати аналогічні технології на інших залізницях України.

– Із найважчих років складно виокремити якийсь період, – продовжує Роман Залізник, – кожен рік був по-своєму складним, бо обладнання зазвичай приходить наприкінці року, і його треба встановити, перевірити і запустити в експлуатацію у доволі стислі терміни тощо. Були й серйозні проблеми, пов'язані зі стихією. Пригадую, як на дільниці Старий Самбір–Самбір–Стрільки почався стрімкий розлив ріки. Вода тоді забрала багато наших пристроїв, вивела з ладу кабельні мережі, а місцями навіть позмивала опори. А ще всі залізничники, мабуть, добре пам'ятають техногенну катастрофу біля Ожидова, яка сталася у липні 2007 року. До ліквідації її наслідків було залучено багато підрозділів залізниці, у тому числі і зв'язківців.

За період моєї праці на залізниці, а починав я у 1973 році механіком зв'язку в ШЧ-2, траплялися різні складні ситуації. Пам'ятаю,

дився 1901 року, працював на залізниці ще за Польщі у дистанції водопостачання – спочатку машиністом Клепарівської водокачки, а згодом – старшим майстром. Із цієї дистанції вийшов на пенсію у 60 років. На той час вона називалася “НОД-вод”. За його рекомендацією пішов працювати в дистанцію водопостачання і мій батько Євген Іванович. Він закінчив ремісничо-трудоу школу ім. М. Шашкевича, яка функціонувала при залізниці і знаходилася на вулиці Замкненої у Львові. На той час це була хороша освіта, недарма батько працював на посаді майстра, а згодом – старшого майстра цієї ж дистанції водопостачання. На пенсію він пішов за інвалідністю – через хворобу...

Оскільки батько на той час був хворий, дід поїхав зі мною до Львова в технікум. Прийшов до директора, розповів про ситуацію, і мені дали дозвіл на прийом документів. Так я вступив на підготовчі курси, які були при технікумі, а потім поступив на навчання за спеціальністю “автоматика і телемеханіка”, яке закінчив у 1973 році.

Навчання в залізничному технікумі Роман Залізник згадує зі задоволенням та пам'ятає абсолютно всіх викладачів. Він був зі сільської місцевості, і спочатку було надзвичайно важко, адже в технікумі всі предмети викладали російською мовою. Але викладачі

Будували ми пост ЕЦ на станції Мостиська-І. Мені доручили проектувати виносне табло жолобкового типу разом із пультом. Тоді їх тільки почали випускати. Це була моя перша робота, за яку я вперше отримав премію.

Після навчання я залишився у Львові в ШЧ-2. Із розповідей діда знаю, що його батько, тобто мій прадід Михайло Михайлович Залізник, брав участь у будівництві залізниці від Перемишля до Львова, – продовжує свою розповідь Роман Залізник. – З історичних джерел довідався, що будівництво залізниці було нелегким, особливо в районі станції Городок, де багато болотистих місць. Робітники працювали по коліна у воді, але колію проклали, і 4 листопада 1861 року до Львова прибув перший поїзд. Про ту подію згадував не раз, їдучи поїздом за цим добре знайомим маршрутом.

До речі, коли я працював у ШЧ-2, то до 1980 року очолював на підприємстві осередок Всесоюзного товариства винахідників та раціоналізаторів і науково-технічного товариства. То були надзвичайно цікаві часи. Пригадую, пішов у відпустку, і мені швидко набридло сидіти вдома, я все поривався на роботу, бо це була для мене творча праця. На дільницях ШЧ-2, де я працював, напевно, у кожній релейній шафі та на постах ЕЦ донині працюють пристрої, зроблені за моїми рацпропозиціями. Серед них – модернізація стійки ПВР-40, яка належить мені та вже покійному нині Роману Юрійовичу Любасу. А також є спільна розробка з тодішнім заступником начальника ШЧ-2 Юрієм Йоффе – модернізація РПП (релейної напівавтоматичного блокування). До її запровадження траплялися постійні збої в роботі, але після нашої модернізації схеми збої зникли.

– Загальний стаж родини Залізників на залізниці сягає 170 років, – розповідає Роман Євгенович. – На жаль, не знаю, скільки років відпрацював мій прадід на будівництві залізниці Перемишль–Львів, але точно знаю, що мій батько віддав залізниці 35 років праці. Мама кілька років працювала санітаркою в Клінічній лікарні залізниці. Коли батько пішов на пенсію за інвалідністю, мати влаштувалася прибиральницею в управлінні залізниці. Дід у 23 роки прийшов працювати і трудився до 60 років. Із урахуванням навчання у технікумі мій залізничний стаж налічує 44 роки. 14 років працювала на залізниці моя дружина Мирослава: спочатку була телефоністкою в ШЧ-2, потім – електромеханіком зв'язку. Син Юрій уже має 10-річний стаж роботи на залізниці. Він закінчив Львівський технікум зв'язку, але не мав бажання працювати зв'язківцем. Після служби в армії пішов навчатися на економічний факультет ЛНУ ім. І. Франка й успішно його закінчив. Працював у різних організаціях, а потім прийшов працювати в інформаційно-обчислювальний центр Львівської залізниці. Зараз він провідний економіст фінансово-економічної служби залізниці. До речі, невістка Оля також працює на залізниці – вона бухгалтер інформаційно-обчислювального центру. Зараз у декретній відпустці по догляду за дворічною Мартою та п'ятирічною Софією. Найстарша внучка Оля вчиться у поліграфічному коледжі на фотодизайнера. Такий вибір зробила не випадково, адже ще у 7 класі закінчила курси фотографів, брала участь у конкурсі на кращу фотографію й отримала третю премію від відомого фотохудожника Василя Пилип'юка.



“Дід Іван Михайлович Залізник (на фото у центрі) народився 1901 року, працював на залізниці ще за Польщі у дистанції водопостачання – спочатку машиністом Клепарівської водокачки, а згодом – старшим майстром. Із цієї дистанції вийшов на пенсію у 60 років. За його рекомендацією пішов працювати в дистанцію водопостачання і мій батько Євген Іванович (на фото праворуч). Із розповідей діда знаю, що його батько, тобто мій прадід Михайло Михайлович Залізник (на фото ліворуч), брав участь у будівництві залізниці від Перемишля до Львова”.

у жовтні 1975-го випав такий сніг, що повалив лінію зв'язку практично від Львова до Сокаля та Стоянова. Це якраз зона обслуговування ШЧ-2, і нам довелося в дуже складних умовах оперативного відновлювати зв'язок.

Розповідаючи про ці роки і події, Роман Залізник зізнається, що не планував бути зв'язківцем. Після закінчення восьмирічки у Мшані Городоцького району хотів вчитися у Львівському технікумі радіоелектроніки, але не склалося. Батько підказав, що є ще така спеціальність, як автоматика і телемеханіка, у Львівському технікумі залізничного транспорту.

– Як сьогодні пам'ятаю, приїхав до Львова, пішов у технікум, а у мене і там документи не приймають, бо я народився 5 жовтня 1954 року, і мені не вистачало кількох місяців, щоб міг проходити за спеціальністю виробничу практику, – каже Роман Залізник. – Тут уже знадобилося втручання батька і мого діда, які також були залізничниками. Дід Іван Михайлович Залізник наро-

технікуму ставилися дуже добре до таких, як він, юнаків зі сільської місцевості. Це окрилювало і додавало бажання вчитися краще.

Навчальну практику Роман Залізник проходив у першій Львівській дистанції сигналізації та зв'язку, зокрема на гірці станції Клепарів. Практика на той час тривала вісім місяців. Але Роману Залізнику тоді ще не виповнилося 18 років, тож на роботу його не взяли. Два місяці попрактикувався на гірці, а згодом його перевели в “Дорпроект” на посаду кресляра-конструктора у відділ автоматики. Тоді тут працювало багато хороших спеціалістів, і серед них Людмила Андріївна Сергієнкова.

– Донині я з нею часто спілкуюся, – розповідає Роман Євгенович. – Вона ще донедавна працювала в “Дорпроекті”. Надзвичайно хороша людина і прекрасний фахівець. Я почерпнув у неї багато знань, наприклад, як складати схеми та читати їх. Усе це мені знадобилося, коли прийшов після закінчення технікуму працювати в ШЧ-2.

(Закінчення на 7 стор.)