

НЕЗАМІННА ЗАЛІЗНИЦЯ. НЕЗАМІННІ ЗАЛІЗНИЧНИКИ

Напередодні Дня залізничника ми зустрілися із начальником залізничної станції Клевань Валентином Карповичем і поставили перед ним ряд запитань, які, звичайно, торкалися праці залізничників.

— Валентине Миколайовичу, дозволяєте на початку нашого розмови задати Вам запитання, що торкається Вас особисто. Як Ви ставитесь залізничникам?
— Ви знаєте, можливо в тому, що я став залізничником, відіграв свою роль «його величність» випадок. Я місцевий, закінчив Клеванську школу №2. Вирішив вступити в автодорожній технікум у Рівному, але для вступу не вистачило 0,5 бала. В цей час у моїх батьків гостював мій хрестний батько, який працював головою профкому і викладачем у Петрозаводському залізничному технікумі. Той подивився мій атестат і випуску з оцінками на вступі в автодорожній технікум і сказав, що з такими оцінками я в Петрозаводську що і підвезу стипендію буду отримувати. Ну я і поїхав аж у Карелию. Все-таки залізниця — це теж дорога, теж транспорт. Мій дід копів працював на державному заводі, хоча, звичайно, я не наважусь назвати себе представником династії залізничників, бо це не так. Закінчив технікум у 1982 році, відслужив в армії і в 1984 році повернувся на батьків. Влаштувався на роботу на Клеванську станцію.



був черговим стрілочником поста, потім складачем поїзда, згодом черговим по станції. У березні 1987 року очолив станцію і на цей поїзд працюю до цього часу.
— Якою на сьогоднішній

звідкіля відвозиться технологічна тріска, тобто відходи фанерного виробництва і куди в Росії привозять ліс у великих об'ємах. АПК «Зоря» в період збирання зернових відвантажувала зерно, із Консомер-Скло Зоря на станцію постулає пляшка, а на підприємство надходять сипкі матеріали. Для нафтобаз на станцію приходить бензин та дизельне паливо. Тісно також співробітничемо із Дерягіносплом. Звичайно, час дуже виручає, що поруч із станцією розташовуються такі потужні підприємства. Але найбільший фінансовий оборот все-таки маємо із ОДЕК «Україна», який сягає до 15 млн. гривень на рік.

— Валентине Миколайовичу, розкажіть будь-ласка про колектив станції Клевань?
— У нас працює 36 чоловік. Найбільший загін — це служба копії — 15 чоловік. Вважаю за нецелюцільно дали перераховувати, скільки людей працює. Хочу сказати, що всі вони справжні професіонали. Колектив згуртований, а коли виникають конфлікти, то намагаємося їх розв'язати якомога швидше.

В колективі працюють чудові люди. Це квітковий, коли виникають конфлікти, то намагаємося їх розв'язати якомога швидше. В колективі працюють чудові люди. Це квітковий, коли виникають конфлікти, то намагаємося їх розв'язати якомога швидше.

димир Леонідович Войтович і Любош Пантелеймонів Андрощук. І цей список можна продовжувати. Ми завжди пам'ятаємо і про наших ветеранів, які перебувають на заслуженому відпочинку, і в час своєї праці добивалися високих показників. Серед них начальник дільниці Микола Данилович Пінчук, чергова по станції Тамара Федорівна Бельська. Чудово працювала Надія Анатолівна Рабчун, Людмила Петрівна Сахацька.

Саме завдяки праці колективу за дев'ять місяців цього року ми добились високих показників. Всі працівники без винятку зацікавлені у чіткому виконанні поставлених завдань. В умовах ринку потрібно рахувати кожен копійку. Від цього залежить і заробітна плата членів колективу, а вона досить висока і виплачується стабільно.

— А чи довелося Вам працювати через труднощі з виплатою зарплати тощо?
— Були певні труднощі, але в першій половині дев'яностих років. Пам'ятаю, один раз нам дали в рахунок зарплату по мішці борошна. Але таких тривалих затримок із зарплатою, як в деяких інших сферах життя країни, на залізницях не було. Все-таки і тоді людям потрібно було кудись їхати, і вантажі перевозити. Однак технічний парк залізниць України дійсно був кращим, ніж у інших країн.

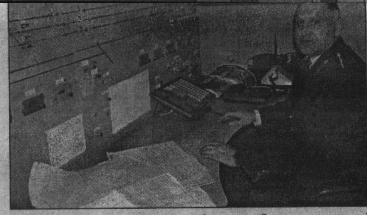
стані перебували тоді приміські поїзди? Вибиті вікна, двері, що не зачиняються, знівчені лави для сидіння. Становище стало змінюватися на краще, коли галузь очолює покійний Георгій Кирпа. По різному зарплата галузь змінювалася, але фактично не оновлювався ще з радянських часів. То ж ми не повинні за це все віддати належне людині, яка виявила свою ініціативу і цілеспрямованість, а також великі організаторські здібності? Фактично і зараз залізниця продовжує працювати на хвилі прискорення, яке розпочав Георгій Кирпа. А з політичної точки зору судити про це людину не берусь, бо я не політик. Думаю, майбутнє розставить всі крапки на «і» в оцінці діяльності цієї неординарної людини.

— Конкретно, які у Вас плани на майбутнє по технічному перевоснащенню станції Клевань?
— Плануємо в наступному році повністю автоматизувати процес пере- в е д е н н я стрілок, які зараз працюють в ручному режимі. Проходить капітальний ремонт вокзалу згідно проекту, в якому передбачено створення максимальних зручностей для пасажирів, врахування естетичний вигляд будівлі. Зараз основні кошти йдуть на реконструкцію Здобунівського вокзалу, відкриті воріт Львівської залізниці. Там все перебудується згідно найвищих європейських вимог, аж до заміни перонів. Тому ми відчуємо певну нестачу коштів. Але після завершення робіт у Здобуніві прискоримо реконструкцію нашого вокзалу і сподіваюсь, що до літніх перевезень наступного року вокзал у Клевані набуде дійсно сучасного вигляду.

— Я чув що на залізницях значно зросли тарифи на перевезення пасажирів та вантажів. Це дійсно так? — Так, і ні. Практично за проїзд пасажирів ціни не ростуть. Міністерство транспорту дійсно підняло ціну на квитки за проїзд у спальних вагонах. Але основна маса наших громадян у цих вагонах не їздить. До цього часу пасажирські перевезення залишаються збитковими. Існує 32 категорії пілотованих для проїзду. Це стоїть за безплатного проїзду школярів на різноманітні історичні події акції. Ціни на перевезення вантажів на залізницях зросли з 1998 року. За цей час вартість енергоносіїв зросла у багато разів. Тому вперше цього року і було прийнято рішення про зростання тарифів на вантажні перевезення на 50%. Це частково компенсує ті витрати, які несе залізниця від пере-



везення пасажирів. Звичайно, в таких умовах частина клієнтів частково відмовляється від послуг залізничників, але, повторюю, в умовах ринку за все треба платити справжню ціну. Думаю, ви розумієте, що рішення про підняття тарифів приймаються на самому високому рівні і наша дільниця тут ні при чому.



— Що би Ви хотіли побажати всім залізничникам в День їхнього професійного свята?
— Залізничного здоров'я, великого людського щастя, довгих років життя.
— Дякую за розмову.

Спілкувався С.СЕРГІЄВСЬКИЙ

ІСТОРИЧНА ДОВІДКА

А ж до початку XIX ст. по чинним рейкам в Англії вивозили вугілля на руду в Ірландію і Копенгаген. Вважалося рухався тягучою кінч. Першими локомотивами, тобто двигунами на колесах, були паровози, або, як тепер асоціюється українською новою мовою, «паротяги». Перший паровоз, що рухався по рейкам, був побудований англієць Г.Тревентік в 1803 році. За ним влідо побудували свої паровози інші винахідники, але всі вони широко застосовувалися не отримали. Найбільш відомим виявився паровоз Джорджа Стефенсона, винайдений в 1814 році. В 1825 році в Англії була введена в дію перша залізниця загальною користування із паровозом — лінія Стоктон-Дарлінгтон протяжністю в 21 км. В Російській імперії, до складу якої тоді входила більша частина України, перша залізниця була відкрита для руху в 1837 році між Петербургом і Павловськом. Протяжність її складала 27 кілометрів. 1851 році була введена в експлуатацію залізниця протяжністю 650 кілометрів, звідки Петербург із Москвою.

Залізничне будівництво на Україні широко розгорнулося після світової реформи 1861 року. В Галичині, яка входила до складу австрійської імперії, перша залізниця була споруджена біля ринку. В 1863 році на Наддніпрянщині було залучено спонсорів з першої залізничної від повітового міста Балти Подільської губернії до Одеси, протяжністю у 200 кілометрів. Балта було однією своїми сільськогосподарськими арматурами, тобто в Одесу по цій залізницю надходила в основному продукція сільськогосподарства, звідки вона експортувалася в багаті краї Європи. Будівництво справді великої залізничної протяжності в 633 кілометри, розпочалося в 1866 році і закінчилося в 1871 році. Ця залізниця з'єднала Київ з Одесою.

У 1873 році завершилося будівництво залізниці, яка з'єднала Київ з Брестом. Значний вплив її проходив середом через Клеванщину. Будівництво тривало майже п'ять років. 28 травня відкрилася накринний рух вантажних поїздів у цьому напрямку. Газета «Вольнік» згадує будівництво «вимоги» з цього приводу писала: «25 свого маю урядом Києво-Брестської залізничної дороги оп станиці Кришин до Бреста відкривається для движень товарних поїздів со слідующими станицями: Ожвин, Здобунів, Ровно, Клевань, Мисозо, Климів, Заволотье, Александрів і Брест».

Саме з 1873 року і починає формуватися поселення Кле-

вань-2, першими мешканцями якого стали робітники і службовці. Вільність яких безпосередньо була пов'язана із залізницею.

Прокладання залізниці в нашому краї сприяло розвитку деревозаготівельної промисловості. Збільшилася також виробництво будівельних матеріалів.

З 1882 року було прокладено залізничну колію від Клевань до Степана. В наступному році «Товариство технікуму розробки лісових виробів» почало процес виробництва на Орликівському лісопилівному заводі (теперішній ОДЕК «Україна») побудувало пізніше колію із станції Клевань до Оржева.

До захоплення влади більшовиками в жовтні 1917 року, залізничники заводу були полярно в революційній боротьбі за ідею.

Так само і місцеві залізничники, за часів панування Польщі у нашому краї (1921-1939 рр.) твердо стояли в авангарді боротьби за незалежність України.

