

# Залізничні ворота Острога – в Оженині



**З**автра – День залізничника. Він по праву став міжнародним святом і ми приєднуємося до привітань на адресу всіх працівників залізниць і бажаємо їм завжди бути веселими, мати міцне здоров'я і тепле сімейне вогнище, успіхів у роботі, тому що від їх успішної праці залежать і наші з вами добробут та процвітання, наше мирне існування, а також бажаємо їм хороших зарплат і приємних придбань. **Продовження теми на 7 стор.**

□ До професійного свята

<<< Закінчення.  
Початок на 1 стор.

## Залізничні ворота Острога в Оженині

**Олександр ВАСИЛЕНКО**

Так сталося історично, що залізничним воротами Острога стала станція, яка розташована у селі Оженині, за 14 км від нашого міста. Причин тому декілька, кожна версія має право на існування. Безперечно одне: залізницю, яка б проходила через Шумськ – Кременець – Острого побудовано не було. Натомість з'явився шлях Шепетівка – Славути – Кривин – Здолбунів. І ось тепер на станції Острого працює колектив, який обслуговує відрізок Південно-Західної залізниці від мосту через Горинь до зупиночної платформи Українка. Очолює його з 2006 року Віктор Юрченко.

Колектив складається з 21 працівника. Зібрати їх разом, навіть з нагоди свята – досить і досить проблематично. Адже залізниця потребує постійної, пильної уваги, тому робота там йде позмінно. Усього можна було б зібрати сім осіб, але потім виявилось, що і вони всі задіяні. Отож, «святкового фото» зробити не вдалося.

Зате пощастило взнати, що працівники в основному місцеві, є також зі Здолбунова, Нетішина, Розважа та інших населених пунктів. Колись були і з Острога, але нині часи змінилися, і працює більше лю-

дей, які живуть поблизу залізничного полотна. Залізничне господарство – складне. Там чимало служб, які займаються – хто безпекою на шляхах, хто – автоматизацією процесів, хто – радіорелейним зв'язком. І від їх злагодженої роботи залежить і безпека пасажирів, і утримання під'їзних шляхів, і вчасна доставка вантажів. Щоправда, як повідав Віктор Ярославович, нині вантажопотоки по станції значно зменшилися. Пов'язано це, насамперед, з тим, що багато підприємств Острога і Острожчини припинили свою роботу. Не працюють цукровий, плодоконсервний заводи, зовсім перестали існувати меблева фабрика та шиноремонтний... Натомість поки що дає вантажі в основному лісове господарство, та сезонно – привозять добрива для сільськогосподарських підприємств. От, здається, і все. Хоча, як вказує мій співрозмовник, усе ж з'являється надія на відновлення якщо не самих підприємств, то хоча б цехів на їх базі. Отож, можна все таки чекати майбутнього з оптимізмом. Нині основна частина вантажопотоків на дільниці Здолбунів – Шепетівка – міжнародного значення. Це накладає на колектив певні проблеми. А ще ж по цій же

дільниці курсують і два швидкісні поїзди – «Хюндай». Тож також є підвищена увага до їх руху.

Щодо пасажироперевезень, то тут також очікуються зміни. Адже не секрет, що часто в електричках їдуть люди без квитків, багато представників пільгових категорій. Тобто, тут залізниця працює собі в збиток. Та це ще, як кажуть, півбідди. Дошкуляє залізничникам і низька культура нашого населення: потрочені двері вагонів, подерті сидіння, розбите скло... і не лише у вагонах електропоїздів, а й на самій станції. А коштів, аби те все полагодити – немає.

От про що можна було говорити з шаною і гордістю, так це про членів колективу. Наприклад, про Людмилу Микитівну Кісіль. Вона – найдовше з усіх працює на станції. Почала свою трудову діяльність на залізниці ще у 1978 році, змінила кілька спеціальностей, нині працює по обслуговуванню приміщень станції і прилеглої території. Зміна професій була пов'язана як з особистими причинами, так і з модернізацією виробництва. Адже коли вона закінчила Львівське ПТУ № 2, то працювала провідником, потім стала стрілочником. Але коли ввели автоматизовану систему переключення стрілок, до-

велось лишитись на залізниці, але вже в іншій якості.

До речі, мені доводилось бачити залізничників, які спершу в профтехучилищі вчилися на машиністів паровозів, самі на практиці трудилися й закидали у топку вугілля, а коли вийшли зі стін училища, то на них чекали... тепловози. Довелось знову йти вчитися. І як тільки опанували складності роботи з двигунами, що працювали на «солярці», пішли в депо. А там вже стояли... електровози!

Хорошим працівником зарекомендувала себе також диспетчер Валентина Джус (фото на 1 стор.). Валентина Олександрівна свого часу закінчила Здолбунівське ПТУ № 2 (до речі, одне з кращих навіть за часів Союзу) з червоним дипломом. І хоча, здається, територія станції не така й велика, але й вона потребує постійної уваги й вміння правильно організувати на ній переміщення рухомого складу.

Можна багато хороших слів сказати й про інших працівників станції Острого. На жаль, потреба в інших матеріалах цієї сторінки – не менш важлива. Тож, сподіваюсь, розповідь про колектив ми усе ж, без сумніву, продовжимо. Можливо – до наступного Дня залізничника. ■