



● 7 АВГУСТА — ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Стальная магистраль зоны

За время работы в Чернобыльской зоне мне нередко приходилось проезжать рядом и даже пролетать над железнодорожной станцией Янов. Чтобы ближе познакомиться с тружениками стальной магистрали, я побывал у них в гостях. Мои собеседники: заместитель начальника железнодорожного цеха НПО «Грипять» Евгений ЛУТОВИНОВ и старший мастер цеха Григорий ОМЕЛЬКИН. Оба работают здесь с первых дней, когда случилась авария на Чернобыльской АЭС.

— Евгений Иванович, что изменилось в вашей работе после «горячего» 1986-го?

— Можно сказать, что особых перемен не произошло. На первых порах, по приказу Председателя Госкомиссии Б. Е. Щербины, все грузы переадресовывались на Смоленскую атомную станцию, а когда все немного утряслось их стали принимать здесь. Например, для дезактивации приходили разные химические составы, много пожарного оборудования, щебень, — до 400 вагонов в сутки собиралось на станции Вильча.

(Окончание на 4 стр.)

Стальная магистраль зоны

(Окончание. Начало на 1 стр.)

А сейчас, в основном, поступают хозяйственные грузы для нужд зоны, в частности, щебень, цемент, кирпич и т. д. (продукты питания в зону не завозятся, выгружаются на станции Вильча) в адрес Управления капитального строительства, СП «Комплекс», Чернобыльская АЭС, «Спецатома», а также нашей организации — НПО «Припять». В 1986 — 1987 гг. грузов было очень много. Все 12 путей станции Вильча были «забиты» составами. Но с работой справлялись. Простое вагонов стараемся и сейчас не допускать.

— Евгений Иванович, любопытно, а топливо для Чернобыльской станции вы тоже получаете?

— Когда-то получали, а теперь ЧАЭС отделилась от нас и мы работаем с ними только по договору. То, что приходит atomщикам, доставляем прямо на станцию, а забираем уже пустые вагоны.

— Григорий Степанович, — рядом Припять, ЧАЭС. Что вы скажете о боевых дежурствах того времени и нынешнего?

— Поначалу в 1986 году грузы мы принимали в специальных броневагонах, а тепловозами управляли из специальных бункеров, расположенных на платформе. Работа была опасной, пользовались «грязными» вагонами, оставшимися в 30-км зоне после атомной катастрофы.

Но сейчас производственные условия изменились. На станции Янов была произведена дезактивация, уложены новые пути, но в любом случае нужно соблюдать правила радиационной безопасности. И все наши специалисты — машинисты тепловозов, их помощники, соста-

водители поездов, монтеры путей и водители дрезин хорошо это усвоили. Дело в том, что перегон Вильча-Янов НПО «Припять» приняло по нулевой стоимости, и мы сами должны его обслуживать. Для этого создали бригаду путейцев, в которой, кстати сказать, работает уникальный мастер по путям Ситайло Константин Мойсеевич. В сентябре он отмечает свой полувековой трудовой юбилей на железной дороге. Под стать ему машинисты тепловозов Салатовка Алексей, Пилипенко Николай, Маяков Виктор и другие кадровые рабочие, заслуживающие добрых слов. Например, работал у нас ветеран войны Илья Степанович Ковза, сейчас ему

за 75, проводили мы его на пенсию с почестями, по-человечески, поддерживаем с ним связь. Железнодорожники, что танкисты — одна дружная семья. Не могу не вспомнить Гуню Анатолия Петровича, Нещерета Василия Кузьмича, которые два года водили бронированные тепловозы, и до сих пор работают.

— Евгений Иванович, мы переживаем нелегкое время, какие проблемы вас беспокоят?

— Ну, если в личном плане, то, знаете, девятый год в зоне, отдаю полностью работе, но вот путевку для больной жены-ликувидато а, инвалида I группы не могу получить. Ей в профкоме предлагают



Судак, а нужен Миргород. Вот такой вопрос.

А из производственных — наиболее сложные хлопоты с 43-км веткой Вильча-Янов, которая ни разу после аварии на ЧАЭС не ремонтировалась. И теперь в связи с этим, здесь очень много работы. Тепловозный парк также нуждается в ремонте, но на это нет денег...

Мое знакомство с работой железнодорожников продолжилось на станции Вильча, относящейся к зоне безусловного (обязательного) отселения. Мне удалось побеседовать с ее начальником Василием КОМАРЧУКОМ.

— Василий Андреевич, работники Вильчи немало потрудились в первые послеаварийные дни, месяца... А как идут дела сейчас?

— Неважно. Хотя грузов стало гораздо меньше, но работать практически некому. В основном, на станции заняты прикомандированные, так как местное население из Вильчи уезжает. Наверное, уже

меньше половины жителей осталось. У людей «опустились руки». Они не хотят напрасно вкладывать труд здесь, в Вильче, а с другой стороны, непонятно, как там, в Харьковской области Волчанского района идет строительство Вильчи-2. По идее, нас должны были выселить в течение двух лет после Чернобыльской аварии. Но за прошедшее время уже много средств вложено и в здешней Вильче. Например, открыли новую баню, достроили второй этаж детского садика, построили амбулаторию, в школе начали проводить внутренние работы, обновили асфальт, крыши, заборы, провели воду, газ и еще многое сделали. Но это уже никому не надо? Ведь нам говорили, что Вильча чистая, а получилось самое «грязное» место. Сейчас у людей «челюданное», а не рабочее настроение.

— Не хотелось бы заканчивать наш разговор на такой грустной ноте, поэтому традиционный вопрос: что бы вы пожелали своим коллегам, ликвидаторам-железнодорожникам?

— Прежде всего здоровья, удачи и счастья. И как у нас говорят: пусть дороги будут железными, а люди золотыми.

Валерий КУЗЕНКОВ.

Фото автора.



На фото: (слева-направо) железнодорожники зоны отчуждения Чернобыльской АЭС Виктор ГЛЮЗА, Виталий БЕЛЬЧЕВ и Петр МЕРКУН.

На снимках: маневры на ст. Янов [верху]; работы на пути вблизи с. Толстый Лес; начальник ст. Вильча Василий Комарчук.