

Поздравление

Работникам и ветеранам Белорусской железной дороги

Уважаемые друзья!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником.

Белорусская железная дорога, которая насчитывает более чем полуторазековую историю, и сегодня один из самых ярких, узнаваемых современных брендов нашей страны и лидер национальной системы перевозок. Ежегодно почти 65 миллионов пассажиров выбирают для поездок по Беларуси и за ее преде-

лы именно поезда, а доставка грузов железнодорожным транспортом суммарно превышает 130 миллионов тонн. Это заслуга вашего дружного и профессионального многотысячного коллектива.

БелЖД ведет постоянную работу по электрификации новых участков, обновлению подвижного состава и внедрению современных информационных технологий в различных сервисах.

Убежден, белорусские железнодорожники и далее сохранят и приумножат свой производственный и технический потенциал, оставаясь в авангарде транспортной отрасли страны.

Желаю вам крепкого здоровья, семейного благополучия и новых профессиональных успехов.

Президент Республики Беларусь Александр ЛУКАШЕНКО.

Хотя и трудится Антончик, если говорить о затрачиваемом времени, довольно много, но на домашние дела всегда находится время. Есть возможность отвести детей в школу, забрать их, погулять. Словом, дети папу видят достаточно часто.

Недопониманий в семье из-за «нестабильного» рабочего графика не возникает. Во-первых, Екатерина, его супруга, по образованию тоже железнодорожник — учились вместе, она прекрасно знает специфику профессии. А во-вторых, после окончания колледжа она трудилась проводником — тоже график еще тот. И лишь после рождения детей решила сменить сферу деятельности.

Безопасность не мешает пунктуальности

Быть все время «за рулем» — и на работе, и дома — не тяжело, уверяет Сергей:

— Дорога не может надоесть. От работы машинистом я получаю огромное удовольствие, поэтому мне не в тягость из своей кабины пересечь за руль авто. Но поезд — это все же очень сложный «организм». Существует множество инструкций, которые нужно знать и неукоснительно выполнять. Ситуация в пути может меняться очень быстро. Самый простой пример — человек внезапно вышел на рельсы перед составом. У меня был случай: выезжал с кривой, вижу — дети стоят в колее: один между рельсов расставил руки перед поездом, а двое из кустов снимают. Реакция машиниста должна быть мгновенной!

Антончик замечает: самые опасные участки, где чаще всего происходят ЧП с пешеходами, огородили забором. Но ведь всю железную дорогу не огородишь. Поэтому машинист электровоза призывает всех пешеходов и автомобилистов: будьте особенно бдительными, внимательными и осторожными, приближаясь к железнодорожным путям. Мощный электровоз с вагонами (общая масса состава, бывает, превышает 1000 тонн) быстро не остановишь...

Сергей любит повторять: у него и коллег по БЖД главная задача — сделать так, чтобы пассажиры вовремя и в хорошем настроении прибыли к месту назначения. Накладки, конечно, происходят: железная дорога — это сложный транспортный комплекс, сбои могут случиться вездеху. К тому же не все поезда курсируют исключительно в пределах нашей страны. Допустим, состав идет из Москвы, а до белорусской границы в пути может всякое произойти.

— В этой ситуации локомотивная бригада принимает все возможные меры, чтобы поезд прибыл на конечную станцию по графику, — говорит Антончик. — Пассажиры высоко ценят пунктуальность БЖД, и это очень приятно.

Александр НЕСТЕРОВ.

nesterov@sb.by



Белорусская железная дорога за семь месяцев нынешнего года перевезла 35,8 миллиона пассажиров — значительно больше, чем за аналогичный период 2021-го. Наибольший рост отмечается в международном сообщении. Свой вклад в это общее дело вносит и машинист электровоза пассажирского движения локомотивного депо Минск Сергей Антончик. На БЖД он уже полтора десятка лет, трепетно любит свою работу и не устает повторять: удобство и безопасность пассажиров для него и его коллег всегда на первом месте. Накануне профессионального праздника — Дня железнодорожника, который отмечается завтра, — мы решили познакомиться поближе.

Взгляд на пассажирские железнодорожные перевозки из кабины машиниста электровоза

По словам Сергея, в процессе учебы отсеивается 5–10 процентов молодых людей — кто-то слабо успевает, кто-то понимает, что не удержится в профессии. Но это нормально. Большинство же идет в колледж железнодорожного транспорта, хорошо представляя себе, чем будет заниматься.

мена, и сейчас люди, которые в нем задействованы, высоко ценятся в железнодорожной среде. Так что для выпускника колледжа это был своеобразный профессиональный аванс: в него верили, а это вдохвляло.

Любимые направления и обожаемая техника

Сергею нравится ездить на большие расстояния:

— Езжу по Беларуси, а с недавнего времени и в Литву — наши локомотивы обслуживают транзитные поезда, следующие в Калининград. Самое любимое направление? Любимое, пожалуй, не самое подходящее слово. Брест, например, мне нравится тем, что там теплее, чем в столице, там много хороших людей, с которыми мне доверилось пообщаться. Очень интересно ездить в Оршу: на этом участке находишься в постоянном напряжении с учетом профиля пути и скоростей движения. Мне больше нравится трудиться не на пассажирских, а на скорых поездах.

Романтика или призвание?

Машинист поезда — профессия, конечно, отчасти романтическая. Но и трудная: ее неотъемлемые составляющие — скользкий график, солидные физические и эмоциональные нагрузки, напряженные условия труда и высокая ответственность. Не каждый такое выдержит. Сергей Антончик пришел на железную дорогу по велению сердца, полюбил и уже не представляет без нее свою жизнь.

— До поступления в Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта имени Юшкевича я ездил только на электричках или к родственникам в Слоним, — вспоминает Сергей. — А так больше на машине с отцом катались. После окончания девяти классов подал документы в железнодорожный колледж. Спусти четыре с половиной года получил квалификацию помощника машиниста. Да, учиться долго, но ведь к представителям нашей профессии предъявляются много требований. Это вам не на автомобильные права сдавать — нужно знать гораздо больше.

СПРАВКА «СБ»

Локомотивное депо Минск — крупнейшее многопрофильное ремонтно-эксплуатационное предприятие Минского отделения БЖД. В 2021 году депо отметило свой 150-летний юбилей. Локомотивные бригады осуществляют перевозки пассажиров на участках Минск — Орша, Брест, Гомель, Могилев, Витебск, Гродно на электровозах ЧС4т и тепловозах серии ТЭП70, ТЭП70БС, дизель-поездах ДПЗ, ДПБ. Грузовые перевозки на участках Минск — Барановичи, Брест, Жлобин, Молодечно, Орша организованы электровозами серии ВЛ80с, БКГ1, БКГ2.

К технике у машиниста трепетное отношение. Электровозы работают как часы, несмотря на солидные нагрузки. Представьте: каждый день электровоз едет от Минска до Бреста 350 километров, обратно еще столько же. Итого 700. А потом, может быть, еще 200 километров до Орши пройдет. То есть почти 1000 километров в день. И так многие годы. Поэтому особая благодарность машиниста всем, кто обслуживает и ремонтирует эту мощную технику.

Сам Сергей, когда был на грузовых составах, поехал на электровозах ВЛ80с, построенных Новочеркасским заводом, и на китайских БКГ1 и БКГ2. Сейчас в пассажирском движении управляет ЧС4т — это электровоз чехословацкого производства. Государства уже нет, а техника есть... Хорошая, кстати, очень надежная.

Самый лучший график

График машиниста пассажирского поезда подчинен расписанию движения на железной дороге, то есть скользкий. Но для Сергея Антончика он самый лучший:

— Я, наверное, не смог бы сейчас перейти на пяти- или двухдневку. Вот, скажем, на этой неделе у меня две поездки и три выходных. Приведу пример. Во вторник в 06:48 я пришел на работу, в 07:55 отправился в Брест. В 13:10 закончил работу на электровозе, до 16:20 — отдых: поел, поспал, прошел медкомиссию, вновь принял электровоз. В 18:23 отправился обратно, в 0:40 уже был дома. И до 22:40 пятницы я свободен!