

# Станция Толочин стала для Людмилы Кучинской первым и единственным местом работы

35 лет назад, после окончания железнодорожного техникума, Людмила Кучинская впервые села за пульт дежурного по станции Толочин, и до сих пор это рабочее место остаётся для неё первым и единственным. В июле текущего года Людмила Александровна отпраздновала ещё и личную дату, состоящую из двух пятёрок, — по старым меркам можно было бы уходить на заслуженный отдых, однако даже получив такую возможность, вряд ли Людмила Александровна поспешила бы ею сегодня воспользоваться. Увлечённость любимой работой настолько сильна, что вне привычной обстановки, в отрыве от родной стихии, от бесконечного потока составов, стука колес и гудков ей трудно себя представить.

## МАМА ПРИЕХАЛА ВОССТАНАВЛИВАТЬ БЕЛАРУСЬ

Родилась Людмила Кучинская в Орше, там живёт и теперь, добираясь на работу и обратно электричкой. Среди близкой родни свою профессиональную судьбу связала с железной дорогой она одна. К примеру, брат и дочь — инженеры-строители. Строителем была и мама, уроженка города Елец Липецкой области, попавшая в Беларусь сразу после войны и обретшая здесь вторую родину:

— После окончания строительного техникума (1945 год) её прислали на восстановление республики, — рассказывает Людмила Александровна. — В направлении, которое я до сих пор храню, так и написано: для восстановления Беларуси посылается техник-строитель Щучкина Людмила Михайловна. В Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта (ныне Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель) мама получила специальность инженера-строителя и отработала 42 года (весь её трудовой путь) в Оршанской дистанции гражданских сооружений — занималась обслуживанием и текущим ремонтом жилищного фонда железнодорожников, станций, технических построек. То есть в ежедневной работе она была близка к железной дороге, что в какой-то степени повлияло на моё решение после окончания школы поступить в Оршанский железнодорожный техникум (сегодня это колледж, филиал БелГУТа, который окончила мама).

## СОМНЕНИЙ В ПРАВИЛЬНОСТИ ВЫБОРА НИКОГДА НЕ ВОЗНИКАЛО

За годы учёбы в техникуме (1983 — 1987) Людмила ни разу не засомневалась в своём выборе, всегда ощущала, что находится на правильном пути:

— Учёба мне нравилась, всё было интересно. Нас возили по разным станциям, показывали их работу. Где мы только не побывали... Помнится, впуская нас в помещение дежурного, всегда предупреждали: только тихо, не разговаривать, просто смотрите, как работают. А по окончании

учёбы вместе с дипломом я получила направление в Толочин.

Впечатления первых дней в статусе молодого специалиста ярки до сих пор:

— Когда вошла в дежурку, мне сказали: только не пугайся пульта, он очень большой, но ты не пугайся. А я как глянула — думаю, боже мой, как же всё это запомнить, в техникуме у нас такого не было...

Но изумление и тревога, вызванные незнакомым сложным оборудованием, быстро перетекли в любопытство и стремление овладеть им.

## РАБОТА ОТВЕТСТВЕННАЯ, ДИНАМИЧНАЯ И УВЛЕКАТЕЛЬНАЯ

Конечно же, сразу управлять движением поездов, нажимая многочисленные кнопки и поворачивая тумблеры этого самого пульта, молодому специалисту не доверили: сначала была практика, изучение особенностей станции (схема и протяжённость путей), потом — экзамен. Ведь возлагаемая на дежурного ответственность огромна, от его умелых действий зависят вопросы безопасности и эффективности работы станции (прибывающие грузовые составы необходимо рационально расположить, чтобы максимально оперативно разгрузить или загрузить и отправить в дальнейший путь, освобождая место следующим).

Посредством радиосвязи, световых сигналов и перевода стрелок Людмила Александровна координирует передвижение поездов по территории станции и на прилегающих к ней перегонах — направляет на нужный путь, даёт указания машинисту по выбору скорости движения, предупреждает его о присутствии на маршруте ремонтных бригад и обходчиков. А в случае экстренных ситуаций, когда в работу автоматики вмешивается стихия (гроза, снегопад), дежурный готов мгновенно перейти на ручной режим работы и действовать соответствующим образом до устранения технических проблем — переводить стрелки вручную (выходя на пути), передавать машинистам через их помощников письменные распоряжения на специальном бланке с указанием маршрута и скорости движения и совершать множество иных операций,



направленных на обеспечение дальнейшего бесперебойного функционирования станции.

Совершенно очевидно, что для успешного выполнения такого круга задач дежурный по станции должен владеть глубокими знаниями о железной дороге в целом, уверенно ориентироваться на своём участке работы, обладать такими личными качествами, как ответственность, трудоспособность, умение принимать решения. Кроме того, своё профессиональное соответствие дежурный по станции, как, впрочем, и многие иные представители железнодорожных профессий, периодически подтверждает сдачей экзаменов.

— Однообразие в моей работе нет, я никогда не знаю, что буду делать через час, — отвечает Людмила Александровна на вопрос о том, не бывает ли ей скучно в минуты затишья, не одолевает ли сон в ночной смене. — Впрочем, в какой-то степени могу прогнозировать развитие событий, ознакомившись через компьютерную сеть с оперативной информацией о местонахождении вагонов, прибытие которых на нашу станцию ожидается в ближайшее время (т. е. я вижу, на какой станции находятся данные составы и что в настоящее время с ними происходит: погрузка, разгрузка, отправление).

## ПРОФЕССИОНАЛ В СВОЁМ ДЕЛЕ И НАСТАВНИК ДЛЯ МОЛОДЫХ

За годы работы Людмила Александровна не только приняла и отправляла в путь бесчисленное количество поездов, но и помогла освоиться в профессии многим своим молодым коллегам, проходившим под её руководством практику. Некоторые из них тоже становились дежурными, а некоторые продолжили учёбу, получили высшее образование, впоследствии даже возглавляли станцию Толочин или переходили на работу в другие регионы.

## НЕЗАМЕНИМЫЙ СУБЪЕКТ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Невозможно переоценить роль железной дороги в экономике страны, в том числе и в обеспечении её продовольственной безопасности. Ярким примером тому на уровне нашего района является активное использование железнодорожного транспорта для доставки зерна из разных регионов республики на хранение в УП «Толочинский Элеватор-Агро». Кстати, данное предприятие располагает собственным железнодорожным хозяйством, в том числе и тепловозом, который курсирует между элеватором и станцией Толочин круглый год, в период жатвы доставляя урожай на хранение, а позже отправляя по назначению (потребителям, переработчикам).

За 2021 год, по данным Белстата, всеми видами транспорта в Беларуси перевезено 384895,4 тыс. т грузов, из них железнодорожным — 128597,1 тыс. т (102,9% к 2020 году). По данному показателю железная дорога заняла второе место, уступив автомобильному перевозчику, а далее следуют в порядке убывания трубопроводный, водный и воздушный транспорт. Количеству перевезённых поездами за 2021 год пассажиров составило 61,2 млн человек (102,1% к 2020 году) — тем самым железная дорога уступила автомобильному транспорту, а также суммарно городскому электрическому и метрополитену, но превзошла воздушный и водный.

Осознавая важную роль Белорусской железной дороги на рынке транспортных услуг, встречать завтра свой профессиональный праздник (отмечается в первое воскресенье августа) и принимать поздравления Людмила Александровна и все её коллеги по станции Толочин будут с чувством гордости за вносимый ими весомый вклад в успешное функционирование системы железнодорожных перевозок страны.

Сергей АБРАМОВИЧ.