

Найважче машиністові паровоза було брати підйом

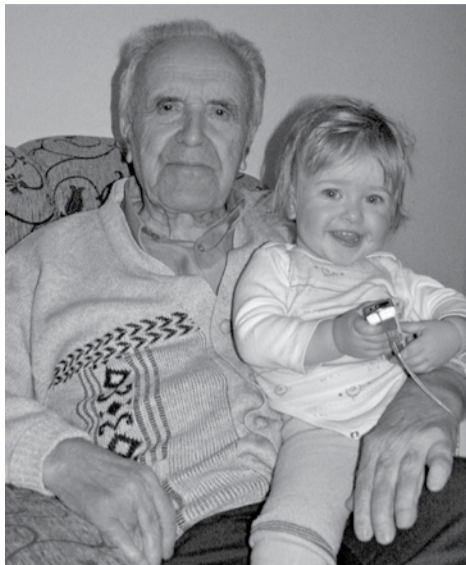
Коли людині за вісімдесят і пам'ять не підводить, навпаки – досконало береже прожиті роки, цікаво слухати ці спогади в поєднанні з сьогоденням. Власне, саме про це думала, спілкуючись з колишнім машиністом локомотивного депо Львів-Захід Михайлом Пехом.

Він народився і виріс в селі Добрівляни Дрогобицького району тодішньої Дрогобицької області, яке навпіл перетинала залізниця. Але перш ніж дитяча мрія водити поїзди стала реальністю, Михайлу Пеху довелося пережити реорганізацію Дрогобицької гімназії, в якій хотів продовжити навчання, нальоти ворожої авіації, перші вибухи бомб, і небезпеку стати малолітнім остарбайтером. Від останнього хлопчину врятувало те, що батько – машиніст крана вагонного депо Дрогобич – влаштував його на роботу учнем слюсаря. Трирічною угодою було передбачено, що хлопець опанує фах слюсаря, коваля, токаря та електроварника, але Михайло встиг тільки частково здобути третю спеціальність. У серпні 1944-го його призвали в армію. Нелегкі випробування лягли на плечі вісімнадцятирічного кулеметника. Він брав участь в боях на Сандомирському плацдармі, дивом залишився живий, коли ворожий танк розчавив кулемет. Потім були бої за Берлін, форсування ріки Одер. Нелегкі дороги війни пройшов солдат Пех і отримав нагороди – ордени Слави III ступеня, Вітчизняної війни I ступеня, медаль "За взяття Берліна". "А долати труднощі мені допомагало те, що був я витривалий та фізично загартований – знадобилась робота в кузні", – згадує ветеран.

– Додому я повернувся тільки влітку 1950 року, – каже Михайло Пех. – Після Берліна потрапив у Відень і вже думав, що я, як і Швейк, теж вічний солдат: рік за роком чекав демобілізації з армії.

Саме ті важкі післявоєнні роки вплинули на вибір професії: став колійником, а батько Михайла перейшов працювати монтером колії місцевого околотку Стрийської дистанції колії. Тож порадили йому відправити сина до Львова вчитися на машиніста паровоза: там і одягом забезпечували, і триразовим харчуванням, і гуртожитком, і стипендією.

Михайло Йосифович показує фото, на якому – четвертий випуск Львівської трирічної школи машиністів паровозів.



– Нас було тоді 30 чоловік. Я ж проходив практику в паровозному депо Стрий. Їздив помічником машиніста паровоза до Лавочного, а моїм першим наставником був Михайло Пістракевич. Право управління паровозом я отримав 31 серпня 1953 року, і мене запросили працювати в паровозне депо Стрий. То був час, коли через перевал почали водити поїзди на подвійній тязі, бо уже формувалися состави вагою 2 тис. 200 тонн, щоб швидше привезти до місця призначення вантажі, зокрема нафту, яка надходила з Росії в західні держави.

– Серйозним порушенням є проїзд забороненого сигналу, – продовжує Михайло Йосифович. – Пам'ятаю, якось на світанку ми з машиністом Ломовим вели вантажний поїзд з Лавочного. Коли наблизились до станції Сколе, я побачив вхідний червоний сигнал. І, як належить за інструкцією,

сказав голосно "красный". А машиніст мовчить, замість того, щоб продублювати. Знову повторив, а він не реагує. Тоді я підійшов до крана і увімкнув екстрене гальмування. І дуже вчасно: на станції Сколе виконувалися маневрові роботи. Про цей випадок я не раз згадував і тоді, і згодом, а причиною такої поведінки машиніста Ломова були домашні негаразди. Тому головним у роботі машиніста та його бригади є сімейне благополуччя, без нього стресових ситуацій не уникнути.

На запитання, що було найважче в роботі машиніста паровоза, мій співрозмовник відповів однозначно: брати підйом. А водити поїзди йому доводилось через два перевали: Бескидський та Ужоський. У 1961 році, коли закінчувалась електрифікація дільниці Лавочне-Стрий, Михайло Пех перекваліфікувався на машиніста електровоза, а згодом переїхав із сім'єю до Львова та працював в локомотивному депо Львів-Захід, вчив машиністів водити електровози. Через 20 років машиніст першого класу пішов на пенсію, передавши секрети майстерності багатьом молодим електровозникам.

...Він гортає трудову книжку, що рясніє записами про подяки, преміювання, нагороди та пригадує, коли їх отримував. Зокрема, немало премій вручено машиністу за те, що проводив з нагоди тієї чи іншої дати великоваговий поїзд, в тому числі, й до Дня залізничника. Щоправда, самому практично не доводилось брати участь у святкуваннях: такий режим роботи машиніста – завжди в дорозі.

Говоримо про те-про се, і Михайло Пех не приховує радості від народження правнучки Анночки, яку назвали на честь його дружини. Це чарівний промічник, що осяває його життя.

А ще варто відзначити, що залізничний стаж родини Пехів перевищує вік Львівської магістралі.

Орися ТЕСЛЮК

На фото: Михайло Пех з правнучкою Анночкою

• 29 серпня урочисто відкрито швидкісний рух на дільниці Львів-Здолбунів. На це свято до львівських залізничників прибув Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак. Основні урочистості відбулися на станції Броди. На станції Радивилів було відкрито пам'ятну дошку, на якій закарбовано дві історичні дати – рік заснування станції та рік її другого народження.

• 16 липня 2007 року о 16 годині 50 хвилин на 12-му кілометрі перегону Ожидів-Красне зійшло з рейок 17 вагонів, в т. ч. 15 цистерн із жовтим рідким фосфором. У ліквідації наслідків пожежі серед інших брали участь 15 пожежних потягів, з них потяги Львівської залізниці – із Самбора, Львова, Стрия, Ковеля, Здолбунова, Тернополя. Самовіддано і героїчно працювали на місці аварії залізничники з вагонних депо Дрогобич, Клепарів, Здолбунів. 23 липня відкрито непарну колію. Вранці 25 липня було піднято останню цистерну і о 4-й годині 26 липня спеціальний поїзд із вантажем жовтого фосфору зі станції Красне в супроводі двох пожежних потягів вирушив до Казахстану. 22 липня було повністю відновлено та відкрито рух парною колією в зоні аварії.

• Футбольна збірна Львівської залізниці посіла почесне друге місце у змаганнях на Кубок Генерального директора Укрзалізниці, що проходив з 22 по 24 серпня, у Круп'янську, що на Харківщині.

• 25 серпня під час урочистого відкриття вокзалу станції Броди та швидкісного руху на дільниці Львів-Здолбунів Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак вручив перехідний прапор Укрзалізниці директору Львівського заводу залізобетонних конструкцій Роману Гавірку. За підсумками роботи у першому півріччі 2007 року підприємство посіло перше місце у галузевому змаганні.

• 10 вересня за новим маршрутом Рівне-Львів почав курсувати прискорений фірмовий поїзд першого класу – рейковий автобус РА-620М-003. Відстань між двома обласними центрами він долає в середньому за 2,5 години.

• У вересні в депо Львів-Захід після тривалої реконструкції здано в дію оновлену котельню.

• 25 вересня урочисто відкрито оновлений вокзал станції Калуш, якому невдовзі виповниться 100 років.

• 27 вересня на станції Мостиська-2 відкрито контейнерний термінал. Зростання об'ємів перевезень великовагових контейнерів, що надходять з Польщі до України через прикордонний перехід Медика-Мостиська-2 з перевантаженням на станції Мостиська-2, обумовило будівництво нового контейнерного терміналу.

• 28 вересня на першому пероні вокзалу Тернопіль відбулася презентація колійної машини українського виробництва ДКМ-1, отриманої в лізинг. Менше, ніж за годину машина виправляє стрілочний перевод, а за годину – 700 метрів колії.

Залізничники з діда-прадіда



Сорок років тому неспіву переступила поріг відділу кадрів вагонного депо Клепарів Вікторія Капшай, поповнивши залізничну династію, розпочату ще її прадідом, начальником станції Ростов Великий Кузьмою Боровицьким.

– Батько мій тоді працював заступником начальника вагонного депо з ремонту, – розповідає Вікторія Михайлівна, згадуючи вересень далекого 1967 року. – Тож саме за його порадою я обрала майбутній фах після невдалої спроби вступу в Тернопільський медінститут.

У вагонне депо Клепарів Вікторія Капшай прийшла працювати підсобним робітником. За короткий час дівочі руки вже вправно тримали важкий молоток, яким набивали клеймо на вісь колісної пари. До речі, за роботу в колісному цеху Вікторію Михайлівну нагородили орденом трудового Червоного прапора. Здівну дівчину, яка тоді уже заочно вчилася

в Чернівецькому технікумі залізничного транспорту, згодом перевели на посаду техника депо. Пізніше працювала звільненим бригадиром підприємства залізничного транспорту. У круговерті буднів, які нескінченним конвеєром непомітно складалися в роки, вона не лише здобувала досвід, а й навчала та контролювала інших. З її легкої жіночої руки вагони виходили на колію з деповського ремонту.

Чимало залежало й від організаторських здібностей Вікторії Михайлівни, від її уміння спілкуватися з людьми. Тому, коли у 1981 році їй запропонували очолити відділ кадрів вагонного депо Клепарів, не вагаючись, погодилася перейти на цю відповідальну посаду.

– Без перебільшення скажу, що тоді працювати було дуже цікаво, хоча й нелегко. Адже штат працівників вагонного депо був удвічі більший, ніж сьогодні. Були гуртожитки, тому



що до нас на роботу скеровували молодих спеціалістів з різних куточків тодішнього Союзу, – пригадує моя співрозмовниця.

Тодішня молодь, за словами Вікторії Капшай, помітно відрізнялася від нинішньої, цінувала роботу і ставилася до справи з більшою відповідальністю.

– Сьогодні ж молоді спеціалісти, влаштувавшись на підприємство, прагнуть керувати. А колись для того, щоб стати майстром чи начальником дільниці, необхідно було не один рік попрацювати в колективі, здобути надійний авторитет, і попідмітати цех, – згадує Вікторія Михайлівна. – Та й романтики нам, молодим, не бракувало. Саме тут, на залізниці, я познайомилася зі своїм чоловіком Василем Васильовичем.

Чимало славних традицій зберігає родина Вікторії Капшай. Вікторія Михайлівна працює помічником начальника депо з кадрів та соціальних



питань, її чоловік – бригадиром вагонного депо Клепарів. Батько Вікторії Михайлівни Михайло Єлізаров працював на залізниці на різних посадах, мама Маргарита Кузьмівна – касиром вокзалу Львів. Загальний стаж династії, яка з діда-прадіда плекає залізничників, становить 231 рік. Досвід батьків з гідністю переймають діти. Ось уже десять років бухгалтером вагонного депо Клепарів працює донька Вікторії Михайлівни Олена. Підрастають внуки, яких також цікавить професія залізничника. Тож віриться, що й вони примножуватимуть досвід залізничної династії, набутий упродовж кількох сотень років.

Наталія СИРЦОВА

На фото: (зліва направо) засновник династії, дідусь Кузьма Боровицький в родинному колі; батько – Михайло Єлізаров, почесний залізничник; онука й донька – Вікторія Капшай, помічник начальника вагонного депо Клепарів з кадрів та соціальних питань.