

# НАШІ ВАГОННИКИ – НАЙКРАЩІ!

## “Мені допомогли знання і досвід”

Ігор Миколишин – оглядач вагонів вагонного депо Дрогобич – здобув перше місце у конкурсі професійної майстерності, організованому Укрзалізницею, який проходив наприкінці вересня в Одесі.

– Конкурс мені сподобався. Проходив прозоро і чесно, – розповідає Ігор Євстахович. – Нам “влаштували екзамен” на комп'ютерах. Ми повинні були за 30 хвилин відповісти на 45 питань, які стосувались професійних знань. Я вклався у шість хвилин.

Ігор Миколишин зізнається, що коли йому першому дали слово для виступу, він запросив провести конкурс професійної майстерності на базі Львівської залізниці.

Мій співрозмовник з гордістю показує Диплом за перше місце у фінальному турі конкурсу професійної майстерності оглядачів вагонів Укрзалізниці.

– До Диплома – грошова премія в розмірі п'яти тисяч гривень, – каже Ігор Миколишин. – А ще – іменний годинник від начальника залізниці. Я підрахував, що за перемоги в конкурсах професійної майстерності загалом отримав уже понад 10 тисяч гривень. І розцінюю це як добру винагороду за мою фаховість, вміння та досвід. Особисто переконався, що професійно грамотним нині бути не тільки престижно, а й прибутково. Про це кажу багатьом молодим людям, які обирають професію оглядача вагонів.

Свій професійний вибір хлопець із села Снятинка, що неподалік Дрогобича, Ігор Миколишин зробив випадково: після закінчення школи побачив у газеті оголошення про набір учнів в Стрийське ПТУ і пішов вчитись на оглядача-ремонтника вагонів. Після здобуття фаху, рік ремонтував криті та піввагони на Дарницькому

вагоноремонтному заводі, а після служби в армії, у серпні 1979-го пішов слюсарем у вагонне депо Дрогобич.

– Для майбутнього оглядача вагонів чи оглядача-ремонтника вагонів це дуже добра школа, – переконаний Ігор Євстахович. – Через рік мене перевели в оглядачі вагонів. Щоб поповнити знання, закінчив заочно відділ вагонного господарства Чернівецького технікуму залізничного транспорту. Працював старшим оглядачем вагонів, інспектором вагонів зі збереження вагонного парку депо Дрогобич, але найбільше до вподоби позмінна робота оглядача вагонів та оглядача-ремонтника, що належать до провідних професій на транспорті. Зараз у нас в бригаді у ПТО – сім осіб, маємо і молодих випускників залізничного технікуму та училища. Ми, досвідчені оглядачі, працюємо з ними в парі і загалом задоволені, що підрастає добра зміна, хоча праця оглядача вагонів нелегка та дуже відповідальна.

Після змінної роботи у вагонному депо Дрогобич, Ігор Миколишин займається домашнім господарством – тримає корову, поросята та іншу живність. Впоравшись із роботою пропонує дружині-вчительці математики допомогу із перевірки учнівських зошитів.

– Щоправда, вона неохоче на це погоджується, бо я щедрий на оцінки, а вона більш вимоглива, – зауважує він.

Ігор Євстахович пригадав, що і перед конкурсом і під час конкурсних випробувань усі дуже хвилювались, тому допускались дрібних помилок. Але тим приємніша перемога, і гарні спогади залишилися про Одесу.

Орися ТЕСЛЮК

## Нелегка “бронза” Михайла Костишина

У середині вересня Михайло Іванович Костишин – оглядач-ремонтник ПТО станції Хриплин, святкував 21 річницю своєї роботи на залізниці. У вагонне депо Коломия, до якого належить його ПТО, він прийшов одразу після закінчення служби в армії, але вже із дипломом Одеського технікуму залізничного транспорту. Під час роботи в підрозділі пройшов звичайний шлях: слюсар-ремонтник, оглядач вагонів, старший зміни, інструктор, доводилося підміняти начальника ПТО та заступника з експлуатації. Нещодавно він повернувся з конкурсу оглядачів вагонів, у якому брали участь спеціалісти з усієї “Укрзалізниці” і виборив на ньому почесне 3 місце.

“Відверто кажучи, – сміється Михайло Іванович, – я “проїхав” повз друге місце через вади своєї каліграфії. За умовами конкурсу на огляд трьох вагонів відводилося всього 10 хвилин: обійти з обох

боків із пролазкою знизу. За цей час треба було виявити всі недоліки й занести їх до протоколу. Звичайно, усі вагони для учасників, яких було 18, підготували заздалегідь і журі мало перелік усіх несправностей. Проблема була тільки одна: при виявленні кожної несправності треба було вилізити з-під вагона та зафіксувати її на папері. Звичайно, усе це вимагало часу, записуючи, я поспішав, трохи нервував і потім не зміг прочитати частину своїх записів.

Конкурс складався із трьох етапів: практична робота, розбір автозчепного пристрою й виявлення недоліків та теорія. Теоретичну частину ми склали на комп'ютері. Це майже як у ДАІ – правильно відповів на перші 5 питань, відкриваються наступні 45. У сумі я набрав 168,5 балів зі 180.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

## “Помилка, яка мене багато чому навчила”

У Володимира Дороша з вагонного депо Клепарів теж були всі шанси здобути призове місце у конкурсі професійної майстерності оглядачів-ремонтників вагонів Укрзалізниці. Сподіваємося, що це станеться на наступних змаганнях.

Володимир Дорош зізнається, що засмучений через свою поспішність під час комп'ютерного тестування, тож докоряє собі, що зайвий раз не перевірив себе. “Я допустився помилок в завданні. Знаючи правильну відповідь, випадково натиснув на клавішу нижче, і тому не був допущений до програми основних завдань, – говорить Володимир Степанович. – Хоча у третьому турі змагань між оглядачами-ремонтниками Львівської залізниці на комп'ютерному тестуванні із 100 балів набрав 80 і в підсумку посів друге місце”. Але що сталося – те сталося. Зараз залишається зробити правильні висновки, аби в майбутньому уникнути помилок.

Щодо проведення таких конкурсів, які, до речі, відбувалися в Україні вперше, Володимир Дорош переконаний, що це корисна і потрібна справа. По-перше, у працівників цієї складної професії є можливість отримати більше знань, адже підготовка до професійних змагань вимагає чималих зусиль, по-друге, є матеріальна зацікавленість. Премії досить вагомі – від 1,5 до 5 тисяч гривень, а ще є заохочувальні премії. За словами пана Володимира, змагання відбулися на високому рівні. Головне, що все було справедливо і чесно. Проте, на його думку, на наступних конкурсах варто більше уваги приділити

питанням охорони праці та більше часу відвести на виявлення у вагонах несправностей, які потрібно не лише виявити, але й встигнути записати у блокнот...

Увага до оглядача-ремонтника вагонів не випадкова, це дуже відповідальна і важлива професія у залізничному транспорті. Саме оглядач-ремонтник відповідає за справність гальм, за те, щоб поїзд без зауважень і затримок прибув до місця призначення... Важка ця професія ще й тому, бо доводиться працювати просто неба.

Володимир Степанович говорить, що обрав фах залізничника випадково. У його родині, яка мешкає на Сколівщині, залізничників ніколи не було. Та доля все ж привела його на залізниці. Розуміючи необхідність професійного росту, свого часу у технічній школі залізниці пройшов перекваліфікацію і отримав п'ятий розряд оглядача-ремонтника вагонів, а зараз закінчує навчання у Чернівецькому технікумі залізничного транспорту. Чи продовжить навчання у залізничному вищому навчальному закладі, поки що не знає, бо це серйозні матеріальні витрати, а він – основний годувальник сім'ї, в якій три роки тому народилася донечка Евеліна-Софійка. Батько його дружини Мар'яни теж залізничник – упродовж 27 років працює складачем вагонів на станції Персенківка. Тож чоловікам удома завжди є про що поговорити, а тема залізниці у їхній розмові займає, мабуть, найбільше часу.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

## “Працюватимемо, щоб перемагати”



Привітати колектив із перемогою прибули заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега, начальник служби колії Богдан Кінцак, заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський. Усі побажали працівникам дистанції успіхів та подальшого професійного зростання у нелегкій та відповідальній роботі.

“Минулого року наша дистанція здобула третє місце, тоді нас вітали і бажали покращення результату. Цьогоріч – друге місце. Тенденція позитивна, а тому сподіваємося, що уже незабаром станемо найкращими і здобудемо перше місце”, – зазначив начальник дистанції Іван Чернега.

З нагоди здобуття призового місця, кращих працівників дистанції заохочено грошовими преміями. Від начальника залізниці Михайла Мостового п'ятьох залізничників нагороджено почесними грамотами, ще п'ятьох – годинниками. Цінні подарунки – комп'ютери – подарувало дистанції керівництво залізниці та дорпрофсожу.

На святкових урочистостях виступили працівники

дистанції, кожен з них зауважив, що і надалі старатимуться у роботі досягти вищих показників. Приємно було чути, коли монтер колії Богдан Шотурма дякував своєму майстрові Светославу Павельчуку за добре ставлення до працівників і вміння та професійне керування околідом. Привітала колектив дистанції і пенсіонерка Надія Гевко, яка пропрацювала у дистанції понад 35 років. Молоді спеціалісти подарували ветеранам праці квіти і подарунки. Пісенні дарунки лунали і від вокального ансамблю дистанції “Мальви”.

Начальник дистанції подякував усім за якісну дружну роботу. Від імені колективу Іван Чернега також подякував начальнику залізниці Михайлові Мостовому та голові дорпрофсожу Андрію Сенишину за турботу про колійників – дистанція в повному обсязі забезпечена малою механізацією. Цього року для її потреб придбано два нових вантажно-пасажи́рських і один легковий автомобілі.

Попри складні географічні умови, колектив дистанції має загалом добрі показники в роботі. Виконання бальної оцінки, згідно з планом, – 160. Своїми силами обладнано цех дефектоскопії і мостової бригади. Всі пункти обігріву приведено до належного стану, замінено вікна, вхідні двері, меблі, забезпечено гарячим водопостачанням. Працівники дистанції мають змогу в хороших умовах зігрітися і висушити одяг. На станції Борщів цього року за сучасними стандартами відремонтовано приміщення колійної бригади, заасфальтовано прилеглу територію, висаджено квіти.

Під час вручення нагород заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега запитав працівників, що, на їхню думку, потрібно ще зробити для дистанції колії, щоб основні показники давали змогу і надалі завойовувати призові місця в галузевому змаганні. Відповідь була одноставна – треба ще краще і якісніше працювати.

## 3 “блакитним паливом” легше і дешевше



У листопаді 2007 року котельня локомотивного депо Королево перейшла на “блакитне паливо”. До цього котельня працювала на мазуті. “Робота була досить важкою, копітною і брудною, – розповідає головний інженер локомотивного депо Йосип Довганич (на фоті). – Коли ж привозили цистерни з мазутом, то, щоб його викачати у наші ємкості, минало три доби. Річ у тім, що мазут густий і спочатку його треба було розігріти. Тоді і котельня, і всі працівники були в мазуті... З нетерпінням у депо чекали, коли нарешті підключимось до “блакитного палива”. І цей день настав, – не приховуючи радості згадує Йосип Іванович. – Тепер у нас робота легша та чистіша, при цьому економимо гроші. Якщо колись процедура запуску котла потребувала від 8 до 12 годин, то тепер при використанні газу котел запускається від сорока хвилин до однієї години. Тепер впродовж опалювального сезону економимо до 70 тисяч гривень. Послугами котельні користуються Хустська дистанція колії та колійний цех вагонного депо Ужгород, за які нам щомісячно перераховують близько 25 тисяч гривень”.

Від усіх працівників депо та інших підрозділів залізниці хоча подякувати нашому начальнику депо Володимирі Сідашу, який доклав багато зусиль, побував у багатьох кабінетах, аби у нас було “блакитне паливо”.

Іван КОРОЛІВСЬКИЙ,  
с/мт Королево

**P.S.** Під час підготовки листа до друку ми дізналися від головного інженера локомотивного депо Королево Йосипа Довганича, що “на сьогодні багато зроблено в соціальному розвитку підприємства – покращилися умови праці деповчан. Надалі проведимемо реконструкцію і модернізацію системи опалення. Кошти на ці роботи закладені на наступний рік”.