

# Ветеран транспорту Степан ІВАНЮРА: “Не забуваю, що я машиніст...”

**Віднедавна машиніст першого класу локомотивного депо Львів-Захід Степан Іванюра не поспішає у депо, щоб вийти в черговий рейс, тепер він – пенсіонер. Попрацювати ще деякий час можна було, та він вирішив: досить, своє вже відпрацював – 30 років у депо, нехай трудиться молодь.**

Залізниця Степанові Іванюрі, який народився неподалік містечка Рава-Руська Львівської області, подобалася з дитинства. Тим паче, що надзвичайно цікаво про свою роботу розповідав його дядько Степан Олексійович Дубрівський, який працював помічником машиніста паровоза на станції Рава-Руська ще за Польщі. Саме від нього малий Степан зрозумів і запам'ятав, що водити поїзди – це справжня чоловіча робота, тому вирішив, що буде машиністом. Та сталося це не одразу.

## Усе життя людина повинна вчитися

В армії Степан Іванюра був радистом, там усвідомив на все життя, що уважність, зосередженість та відповідальність є тими рисами характеру, які знадобляться в будь-якій роботі. Після служби в армії, за порадою свого брата, пішов працювати електриком на Львівський завод “Автоавантажувач”, але стабільність у заробітній платі там тривала недовго. Тоді Степан Петрович згадав про мрію свого дитинства і пішов працювати в локомотивне депо Львів-Захід електриком, маючи намір неодмінно стати машиністом, і неабияким, а першокласним. При депо закінчив курси, які давали право працювати помічником машиніста на електровозах, згодом вступив на заочну форму навчання до Київського технікуму залізничного транспорту на спеціальність “Експлуатація електровозів”. Помічник машиніста Степан Іванюра уважно спостерігав за своїми старшими товаришами, вловлюючи кожен їхній рух: що роблять при тому чи іншому сигналі світлофора, які приймають рішення в різних ситуаціях... Коли поруч з тобою наставник, працюється впевнено й легко. Та настає час, коли самому доводиться приймати рішення і застосовувати настанови своїх вчителів на практиці. Степан Петрович не забув про бажання стати машиністом, тому продовжив навчання в школі машиністів. Він із вдячністю згадує свого першого ін-



структора Миколу Сидоровича Ільницького, інструктора з гальм Ореста Володимировича Перехайла, колишнього начальника депо Петра Васильовича Ручку. Серед інструкторів-наставників, яким машиніст Іванюра завдячує своєю професійністю, – Леонід Михайлович Большак, якого, на жаль, уже нема серед нас, Михайло Данилович Тюлькін, який, до речі, був раціоналізатором, видавав власну технічну літературу, за якою залюбки навчалися працівники депо, Любомир Франкович Гнатів, Микола Петрович Кава та інші.

Незабутніми для Степана Іванюри залишилися відчуття від першої поїздки на Лавочне. Він водив вантажні потяги на Сянки, Мостиська, Дрогобич. Добрими напарниками машиніста Іванюри були Ігор Цюпа, з яким працював упродовж десяти років, Ярослав Драган, з яким їздив на Перемишль, та інші.

Ще хлопцем прийшов у депо Михайло Мельничук, якому Степан Петрович був за наставника. Чимало років від'їздили вони разом, тепер машиніст Мельничук сам водить пасажирські потяги.

Машиніст вантажних поїздів не полишає мрії перейти працювати на пасажирські потяги, так і Степан Петрович розумів, що повинен професійно зростати і врешті водити пасажирські потяги. Пройшовши певну перекваліфікацію у технічній школі залізниці, він став машиністом пасажирського руху, повівши потяги на Чоп, одним із найскладніших маршрутів Львівської залізниці. Чого

тільки вартує переїзд через Бескидський перевал! Починаючи з 1990-х років, Степан Іванюра вже мав першу класність машиніста – із Чопа до Львова обслуговував міжнародні потяги Будапешт-Москва, Прага-Москва, Братислава-Москва. Останніми роками їздив зі Львова на Перемишль.

## Дорога завжди чаїть у собі небезпеку

Щасливий той машиніст, у якого впродовж трудового життя не траплялося жодних неприємностей. Інша справа – чи є такі машиністи? От і в житті Степана Іванюри усяке бувало... Один із прикрих випадків трапився на переїзді, що на перегоні Стрий-Більче, під час слідування пасажирського поїзда міжнародного сполучення.

– Десь за кілометр бачу, як на переїзді виїжджає вантажівка, щерть завантажена цеглою, – згадує Степан Петрович. – Як я не сигналював, хоча мигали вогні світлофора про заборону проїзду, та шофер вантажівки ніяк не реагував і далі продовжував рух через переїзд. Застосував усі можливі заходи, аби уникнути зіткнення з машиною. На щастя, локомотив зупинився за кілька сантиметрів перед нею. А шофер, ніби нічого й не трапилося, спокійно поїхав собі далі. Не знаю навіть, чи зрозумів він, чим могла обернутися його самовпевненість. А що в той момент довелося пережити мені?! Але оговтався через чотири-п'ять хвилин, заспокоївся і повів поїзд далі.

Непросто машиністу вести поїзд, коли під час слідування погана видимість через густий туман, тоді практично не видно ні вхідних, ні вихідних вогнів світлофорів. І таке траплялося у Степана Іванюри на Закарпатті. У такі моменти без достовірної інформації чергового по станції не обійтись.

– Тому безпека руху поїздів на залізниці залежить від кожного працівника, – наголошує Степан Петрович.

## Залізнична династія продовжується

– Робота на залізниці зобов'язує до дисципліни, вимогливості, відповідальності, – переконаний Степан Петрович. – Ці риси передалися мені від матері, тому не потрібно було докладати особливих зусиль, аби все йшло в житті, так би мовити, за графіком. Хіба що потрібно було постійно

вчитися, вдосконалювати свій професійний рівень. А це мені завжди вдавалося легко.

Бути наполегливими в усьому Степан Петрович привчав і своїх синів, а дружина Зиновія Іллівна його у всьому підтримала. Тож не випадково двоє хлопців обрали в житті батьків шлях. Володимир і Ярослав Іванюри, як і їхній батько, стали локомотивниками. Володимир після закінчення Дніпропетровського університету залізничного транспорту ім. академіка В.Лазаряна працює інженером із нормування праці в службі перевезень, а молодший – Ярослав – трудиться в локомотивному депо Львів-Захід помічником машиніста пасажирських потягів. У Володимира тепер залізнична родина: дружина і тесть теж працюють на залізниці.

Дружина Степана Петровича познайомилася із залізницею не лише зі слів чоловіка, адже її батько Ілля Семенович Закалюк упродовж 40 років трудився машиністом локомотивного депо Львів-Захід. Тому любов до залізниці передалася молодшому поколінню Іванюр ще й від діда з родини Закалюків. Якщо поррахувати роки роботи всіх членів родини Іванюр по батьковій і материній лінії, вийде не мало – 120 років.

Тепер, коли вільного часу достатньо, Степан Петрович може більше уваги приділити своїм захопленням. Серед них особливе місце посідає спілкування з природою.

– Особливо мені подобається золота осінь у Карпатах, – говорить Степан Іванюра. – Коли вів потяги на Закарпаття, душа раділа, милуючись неймовірною красою карпатських лісів через вікно локомотива.

Степан Петрович завзятий грибник, вважає це захоплення своєю “стихією”. Найбільше вдається йому зібрати білоголових у Лавочному – знає тамтешні грибні місця. Любить збирати гриби, уміє і любить їх готувати. Із задоволенням береться й за приготування страв із м'яса, та найкраще йому вдаються рибні страви.

Не останнє місце в житті машиніста Іванюра займає музика. У дитинстві він самотужки навчився грати на баяні, потім оволодів грою на гітарі. Тож Степану Петровичу вистачає уподобань, аби життя без залізниці не здавалося порожнім.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА  
Фото автора

# Ефективність імунізації проти грипу – 99,9%

**Станом на 21 грудня 2009 року епідемічна ситуація із захворюваності на грип та ГРВІ стабілізувалась, зменшується кількість звернень до медиків. Загалом по залізниці з 20 жовтня перехворіло на грип та ГРВІ 16755 осіб, з них 6135 залізничників. 6 осіб померло.**

Зараз, коли перша хвиля епідемічного підйому грипу на Львівській залізниці позаду, проводиться аналіз ефективності запроваджених профілактичних заходів, у тому числі результативності проведеної імунопрофілактики проти сезонного грипу.

З ініціативи державної санепідемслужби, у співпраці з медичною службою залізниці щеплення від грипу проводяться вже впродовж попередніх п'яти років, а за попередні три було значно розширено категорії

залізничників, які отримують щеплення в першу чергу. Насамперед, це стосується працівників “групи ризику”, службові обов'язки яких передбачають постійні контакти зі значною кількістю людей (зокрема, пасажирів).

У 2009 році вакцинацію залізничників галузеві медики розпочали ще на початку жовтня, що дало можливість мінімізувати загрозу масових захворювань під час епідемії грипу. До початку епідемічного підйому було щеплено 4871 особу, у тому числі 678 медичних працівників, 1334 працівники локомотивних бригад, 860 провідників, 532 працівники вокзалів і станцій, 500 працівників підприємств залізниці, 41 працівник сфери торгівлі та 926 осіб, які належать до інших категорій.

З усієї кількості працівників, щеплених проти сезонного грипу, захворіло лише 7 осіб, що становить 0,1%. Тобто епідеміо-

логічна ефективність проведеної імунізації становить 99,9%. При цьому в осіб, які все ж захворіли на грип, клінічний перебіг хвороби відбувався у легкій або середній формі і без ускладнень. Жодна щеплена особа не була госпіталізована в період епідемічного підйому в стаціонари з пневмоніями. Серед померлих також нема осіб, які були вакциновані.

Ефективність імунізації довели і дослідження, проведені вірусологічною лабораторією СЕС на Львівській залізниці. Дослідження матеріалу від хворих, які звертались у медичні заклади Львівської залізниці, показали, що в 67% із них виділялися збудники сезонного грипу, проти яких, власне, і проводились щеплення. Наведені результати ще раз підтвердили впевненість у тому, що вакцинація працівників залізниці проти грипу є необхідним і надзвичайно ефективним заходом.

Щодо пандемічного грипу А/Н1N1, то, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), на сьогодні близько 40 країн вже почали процес вакцинації. Серед них – США, Австралія, Китай, Японія, Швеція, Бельгія, Велика Британія, Греція та інші. У світі розподілено близько 80 млн доз вакцин і близько 65 млн людей вже отримали щеплення проти пандемічного грипу. До ВООЗ надійшла інформація з 16 країн стосовно власних спостережень та висновків, які зроблені за результатами вакцинації. Науковці дійшли висновку, що, як живі, так і неживі вакцини є однаково безпечними. 85-98% провакцинованих людей на сьогодні мають імунну відповідь, тобто є захищеними.

Лариса ЩЕРБАКОВА,  
завідуюча епідемічним відділом  
санепідемстанції на Львівській залізниці

<b>ЗАСНОВНИКИ:</b> управління Львівської залізниці та дорпрофсоюз Регістраційне свідоцтво КВ № 1252. <b>Редактор</b> <b>Ігор ПАРАЩАК</b> тел. 226-32-97 факс. 226-41-83 <b>Заступник редактора</b> Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10	<b>Відповідальний секретар</b> Галина КВАС.....226-25-67 <b>Кореспонденти:</b> Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03 Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65 Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23 Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83 Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34 Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80 Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80	<b>Львівський Залізничник</b> Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1. E-mail: lz@railway.lviv.ua ГС ДТГО “Львівська залізниця” Р/р 260000092670 Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956 ЛФ АБ “Експрес-Банк”	Індекс газети 30223. Виходить щоп'ятниці. Тираж 28 697. Замовлення 2075. Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”. Комп'ютерна верстка Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15. Склад редакційної колегії: Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.	Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції. Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове. Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.
---	--	--	--	---