

# Мелодія доріг машиніста Василя Бордюжана

**Д**овгим і тернистим буває шлях до пульту управління локомотивом. Тільки наполегливі та цілеспрямовані люди стають справжніми машиністами. Цю професію можна справедливо назвати однією з найважливіших на залізниці, адже гарантування безпеки руху в основному лягає на плечі машиніста. До людей цієї почесної та відповідальної професії належить і машиніст тепловоза локомотивного депо Чернівці Василь Бордюжан.

Свою любов до техніки Василь виявив ще у шкільні роки, у рідному буковинському селі Іванківці, що на Кіцманщині. У п'ятнадцять він уже водив трактор, керував комбайном. А в шістнадцять активно працював на жнивах. За час літніх канікул хлопець встигав за важелями трактора зорати декілька гектарів стерні. Щоправда, працював під опікою старших, але наставники цілком йому довіряли і він їх ніколи не підводив. За канікули Василь мав непоганий заробіток, то ще й сім'ї допомагав.

Можна сказати, що на залізницю Василь потрапив завдяки матері, бо саме вона наполягла на вступі сина до залізничного училища.

– Все це сталося якось спонтанно, а можливо, материнське чуття проклало мені стежину до професії залізничника, – з теплотою посмішкою згадує сьогодні Василь Бордюжан. – Пригадую, у 1978 році конкурс у групу машиністів був високий – сім осіб на місце. Однак, я успішно склав іспити і був зарахований.

Непомітно промайнуло навчання, і навесні 80-го групи скерували на виробничу практику в депо Рига Прибалтійської залізниці. Праця хлопців була настільки сумлінною, що керівництво депо клопотало перед дирекцією училища залишити групу в депо для постійної роботи. У Ригу поїхала екзаменаційна комісія, яка після іспитів вручила групі дипломи. А вже в листопаді Василя Бордюжана призвали до армії.

Балаклавська база військових кораблів



Чорноморського флоту у Севастополі на довгі три роки стала його домівкою. Там Василь ніс службу на ракетному крейсері: два роки мотористом машинного відділення, а останній рік очолював боцманську команду крейсера.

Незважаючи на романтику морської служби, його вабила залізниця і омріяна мета стати машиністом. То ж після демобілізації у 1983 році Василь влився у колектив локомотивників Чернівецького депо. Військово-морський гарт допоміг йому без проблем зайняти місце помічника машиніста в кабіні тепловоза. Перший наставник майбутнього машиніста Іван Ворожбит передавав йому свою професійну майстерність, понад усе ставлячи основну вимогу – безпека руху поїздів. Вже через два роки Василя Бордюжана, як досвідченого локомотивника, перевели на пасажирський тепловоз.

Мені запам'яталася перша його поїздка з пасажирським поїздом. Був останній день 1985 року. Ми вели швидкий поїзд сполученням Софія-Москва. Як завжди, митники перетримали його, тому відправилися з Вадул-Сирета на півгодини пізніше, а диспетчер просив здати поїзд за графіком. На дільниці Чернівці-Окниця падав густий сніг, що,

звичайно, ускладнювало видимість сигналів. Мій помічник явно хвилювався, тому після швидкого огляду дизелів Василь повертався в кабіну та періодично тиснув на важіль тифону. Тепловоз підминав під колеса кучугури снігу, а на переїздах кидало сніжні перемети на лобові вікна та дах локомотива...

Спливли ще два роки, і у травні 1988-го Василь Бордюжан вже сам повів свій перший вантажний поїзд. Вимогливий машиніст-інструктор Олексій Шевчук за декілька поїздок дав добро на роботу машиніста. І ось уже два десятки років він за пультом тепловоза. Непомітно підріс старший син Олексій. Влітку 2003 року він закінчив Чернівецький залізничний технікум та розпочав трудове життя у депо, де працює батько.

Василь Миколайович пригадав непросто сімейну розмову після того, як дружина Марія Михайлівна довідалась, що Олексій буде працювати помічником машиніста.

– Мало мені двадцяти років виглядати та переживати за твої поїздки, то ти ще й дитину потягнув у депо! – дорікала чоловікові Марія.

Василь, посміхаючись, заспокоював дружину:

– Син вже не дитина, а чоловік і пови-

нен займатися відповідальною роботою. Олексій набереться досвіду, прийде час – сам буде водити поїзди.

Через чотири роки такий час настав. Ось вже рік, як Олексій Бордюжан працює машиністом. Династія Бордюжанів поповнилася ще одним механіком тепловоза. А незабаром, мабуть, і молодший Віталій пристане до великої залізничної родини. Через рік він закінчує Чернівецький залізничний коледж.

Сьогодні Василь Бордюжан – класний машиніст-універсал, працює на всіх серіях тепловозів, водить пасажирські і вантажні поїзди. Показує добрий приклад у догляді за локомотивами, утримуючи їх у справному технічному стані під час поїздок. Упродовж багатьох років він входить до п'ятірки кращих машиністів депо з економії дизпалива. За 11 місяців 2009 року заощадив 862 кг дизпального. А ще він майстер на всі руки: столяр, штукатур і маляр – завдяки майстерності його помешкання має вигляд європейської квартири.

Василь Миколайович винятково толерантний і стриманий чоловік. Повага до всіх – його життєве кредо. Він завжди приходиться на допомогу старшим людям, з якими починає працювати у молоді роки. Щоразу, сідаючи за пульт управління локомотивом, машиніст Бордюжан ніби зливається з потужною машиною.

Брязкіт вагонів та перестук коліс – мелодія, яка постійно супроводжує машиністів у їхніх щоденних поїздах. У цю мелодію вслухається і його син Олексій. І хай поперед ще багато недоспаних ночей та свят, які застануть їх на трудовій вахті, спекотних літ і зимових хурделиць – машиністи Бордюжани впевнено подолають ці перепони, бо вони вибрали собі нелегку професію машиніста. Саме завдяки таким людям злагоджено працює наша залізниця.

**Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,**  
колишній машиніст тепловоза,  
м. Чернівці

**На фото: (зліва направо)**  
машиністи депо Чернівці батько  
та син Бордюжани

## “Добрі спортивні результати – підсумок наполегливої, системної праці”

(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

– Чи можете відзначити когось у питанні організації спортивно-масової роботи на базі підприємств?

– Колись для цієї роботи в кожній організації, особливо – великій, були інструктори з фізичної культури та спорту. Пізніше, через проблеми зі штатними розписами, економією тощо, ці посади були скорочені. Проте і нині не бракує ентузіастів, які працюють у відокремлених підрозділах, а на громадських засадах організують спортивно-масову роботу у трудових колективах: формують склади команд, які беруть участь у вузлових, дорожніх турнірах. Звичайно, ФСК “Локомотив” за профілем своєї роботи допомагає всім колективам, які знаходяться на його території, але їхня кількість іноді перевищує наші можливості якісно налагодити цю роботу в кожному підрозділі. Тому дуже добре, якщо на підприємстві є люди, які цікавляться спортом

та залучають до занять своїх колег. У цьому плані хочу навести приклад вагонного депо Здолбунів, яким керує Йосип Гавришак. Йосип Володимирович особисто приділяє значну увагу розвитку спорту на підприємстві. У депо дуже серйозно поставлена фізкультурно-спортивна робота, є інструктор-методист з фізичної культури і спорту Михайло Шибунько, який курує питання, пов'язані з фізкультурно-спортивною роботою. Результат очевидний: на будь-яких змаганнях команди та спортсмени цього підприємства посідають перші або призові місця.

Не відстають від здолбунівських вагонників і працівники інших підприємств. Наведу такий приклад, якщо раніше у спартакіаді дирекції деякі підприємства не брали активної участі, то зараз практично не залишилося видів спортивної програми, де б той чи інший підрозділ не виставив своєї команди. Особливо помітний прогрес

у наших будівельників та станційників.

Ще один момент стосується процесу омолодження колективів. Зараз ця тенденція особливо помітна. Зрозуміло, що для молоді, яка приходиться працювати у відокремлених підрозділах і хоче займатися спортом, треба в першу чергу створювати належні умови. Тож мінімум, який ми запланували у перспективі – це майданчик для міні-футболу. У нас є огорожене місце, спроектоване, вже почали роботи, частково завезено щебінь, хочемо спочатку зробити основу, пізніше покрити відсівом. У вагонному депо Здолбунів допомогли зробити ворота. Я думаю, що до початку сезону наступного року ми зробимо майданчик і він працюватиме. Це збільшить пропускну можливість, адже в залі одночасно може займатися не більше 20 осіб. Є в планах майданчик для волейболу, і територія дозволяє. А ще плануємо відремонтувати роздягальню, тренажерний

зал і оздоровчий центр. На жаль, плани не завжди відповідають можливостям. Це пояснюється об'єктивними причинами. Але сидіти, склавши руки, – не вихід. Тому ми вирішили власними силами обладнати зал боксу. Наш тренер Віктор Мазур домовляється, дістає необхідні матеріали, хочемо облаштувати “шведську” драбину в куточку, поперечину, бруси. Все це плануємо зробити спільно. У нас дружний колектив, за роботу беремося гуртом, незважаючи на посади та поділ на керівників і підлеглих. Закотили рукави – і до справи. Тому хотів би подякувати всьому колективу Здолбунівського ФСК “Локомотив”. Адже позитивні зміни, які відбуваються у спортивному житті Рівненської дирекції – це заслуга не одного керівника, а всього колективу: і начальника, і тренера, і бухгалтеря й інструктора, і прибиральника.

**Спілкувався Андрій ВЕЗДЕНКО**

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської  
залізниці та дорпрофсоюз  
Ресстраційне свідчення  
КВ № 1252.  
**Редактор**  
**Ігор ПАРАЩАК**  
тел. 226-32-97  
факс. 226-41-83

**Заступник редактора**  
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

**Відповідальний секретар**  
Галина КВАС.....226-25-67  
**Кореспонденти:**  
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 СУГАН.....226-37-80  
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський**  
**Залізничник**

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 35 931.  
Замовлення 118.

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”.