



Цю рубрику запропонував ветеран транспорту **Олександр Пилипович Говорков**, який тривалий час був робітничим кореспондентом газети "Львівський залізничник", розповідає про своїх колег по праці у локомотивному депо Коломия, а також співпрацює із газетами "Гудок", "Прикарпатська правда" та "Червоний прапор". Народився **Олександр Пилипович 84 роки тому у Краснодарському краї. У 1942 році закінчив залізничне училище на станції Кавказька Північно-Кавказької залізниці. У воєнні роки працював у паровозних колонах №№36 і 19 Наркомату шляхів сполучення. Пройшов дорогами війни від Кубані до Польщі. Після розформування колони №19 за комсомольською путівкою був скерований у депо Львів-Захід на посаду помічника машиніста, а з 1950 року – у паровозне депо Коломия. Працював машиністом паровоза, тепловоза, дизель-поїзда, машиністом-інструктором. Нагороджений орденами Жовтневої революції, Трудового Червоного Прапора, "За мужність", знаком "Почесному залізничнику".**

ходити. Щоправда, долати деякі перегони було дуже непросто. Треба зауважити, що машиніст Микола Омельченко якось невпевнено переконував своїх колег. А от його колега, колишній командир торпедного катера, кавалер бойового ордена Червоного Прапора Тимофій Безверхний доводив, що сперечатись нема смислу, треба машиністам активно підтримати ініціативу і "перевал здасться". За його прикладом багато бригад стали впевнено брати своїми малопотужними паровиками великовагові поїзди на рахівській дільниці. Звісно, вона поступається іншим високогірним дільницям, але для нашого деповського колективу і для станції це було певною мірою

перечаємось" із перевалом"?! "А куди ж діватись – назад дороги нема", – відповів він.

Один гудок паровоза, другий відізався – і ми рушили, впевнено набираючи швидкість: я був переконаний – перевал ми "візьмемо". До набору води по станції Ясиня ми не запізнились ні на хвилину. І це дало нам упевненості. Ще два перегони. Вони найважчі. Головне для нас не втратити тиск пари в котлі і вугілля нам по Рахову дали непогане, хоча довелось збільшити витрату пари.

І ось перший короткий тунель, хмара диму і пара з труби паровоза заповнила будку машиніста, треба було не втратити момент, щоб не зірвались колеса у кривій. "Пісок давай, пі-

лишиться резервів. Але передові механіки Віктор Матякін, Михайло Курилич, Іван Лучко, Микола Радченко, Іван Облов, Микола Трончук, Микола Охрем'як, Ілля Смадич та інші все ж знаходили можливість вмовляти руховиків, щоб вони готували состави, які йшли на Чернівці та Івано-Франківськ, на дві-три сотні тонн понад норму. І мали з цього подвійну вигоду: могли записати у своїх зобов'язаннях додатково перевезені тонни вантажу і зекономлене вугілля. Більше того, у деяких машиністів виробилось правило: жодного рейсу без великовагового поїзда. Нині варто згадати і про ризиковану сміливість бригади машиніста Володимира Нечая, котра кину-

"...І перевал підкорився молодим переможцям"

Літо п'ятдесят третього року багатьом паровозникам депо Коломия запам'яталося, можна сказати, на все життя. Тоді починалась реконструкція мукачівського ходу і частину поїздів довелось скерувати через Коломию на Рахів. Це викликало великі проблеми на коломийському вузлі, адже кожен поїзд вимагав переробки через вагу. Паровози, які працювали в депо, не були настільки потужні, щоб перевозити вантажі, які надходили в Коломию: навіть два спарені паровози могли вести поїзд вагою не більше тисячі тонн. Тож вантажні вагони, які відчіпляли від составів, осідали на коломийському вузлі і гальмували роботу станції. Здавалось, ще трохи і все може зупинитись. Підвищувати вагу поїздів, які йдуть на Рахів, не можна через технічні можливості румунських паровозів. І багато паровозників, особливо досвідчених, заявляли, що більшого ці паровози не витримують, мовляв, вони й так перевантажені. Адаже до перевалу, а саме до станції Вороненка, ми піднімаємо состави в тисячу тонн двома паровозами майже на вісімсот метрів, інколи на найбільш критичному перегоні Ворохта-Вороненка доводиться комусь із бригади йти перед паровозом та підсипати пісок, щоби не розтягнулися на перегоні.



досягнення. Адаже тільки за шість місяців 1953 року паровозники перевезли лише на перевальній дільниці понад 30 тисяч тонн додаткових вантажів. І хоча це не так вже й багато, однак початок було зроблено: наполегливість молодих паровозників дала свої результати. І перевал "осідлали", і "бочки з димом" зберегли в робочому стані. Адаже дехто вважав, що місяць-два такої роботи – і з наших "румунків" остаточно вийде пара. Але цього не трапилось: паровики витримали екзамени на міцність.

Згодом почались розмови, мовляв, освоїли неарний напрямок перевалу, час штурмувати і парний...

На початку липня 1953 року я вирушив з Коломиї в парі з бригадою машиніста Івана Лобовського. У Рахів ми з поїздом прибули біля 9 години ранку – привезли, як належало, два піввагони. Після відпочинку повинні були відправлятися за графіком о 13:10. І от, коли ми йшли гуртом, я сказав: "А що, хлопці, може домовлюсь зі станційниками про великоваговик?!". Мій помічник Дмитро Ковтуник і помічник машиніста з другої бригади Петро Мілован сприйняли це повідомлення схвально. Машиніст Іван Лобовський спочатку промовчав, а потім сказав: "Добре, Сашко, але буду другим". Я погодився, адже до Рахова теж їхав першим.

Черговий по станції Рахів Микола Молдавчук зустрів мене з усмішкою: "Дуже добре, що замовляєте півтисячі тонн понад норму, у нас вантажів назбиралось скільки хочеш!"

Коли поїзд був готовий до відправлення, я звернувся до Івана Лобовського: "Ну що "пос-

сок давай!!!", – твердив я помічнику, закривши обличчя шматком чистої ганчірки.

Проїхали перший тунель, попереду ще один – найдовший. І кінець перевалу. У другому тунелі було трохи вільніше, адже він рівний та й підйом тут тільки до половини.

А ось і станція Вороненка. Зупинка для випробування гальм. Черговий по станції вручив жезл і передав вітання диспетчера дільниці: "Молодці, хлопці!"

Перевал залишився позаду, попереду ухил до самої Коломиї, тільки тримай поїзд на гальмах...

А ось і вхідний семафор станції Коломия. Трохи пригальмовую. Чую, черговий по станції дає команду: "Тягни до максимального!". Мені це зрозуміло, адже поїзд довгий і треба, щоб він вмістився на приймальній колії станції. Зменшую швидкість і затиснутий гальмами состав ледь-ледь рухається. Бачу, на станції зібралось багато людей. "Може щось трапилось?" – майнула думка. І раптом почув звуки веселого маршу, потім побачив керівництво депо та деповчан: нас привітали із завершенням успішного рейсу, подарували квіти та конверти з грошовими преміями...

Ніхто із паровозників, які працювали на румунських паровиках, не зумів перекрыти наше досягнення. Тож проведений нами поїзд вагою в 540 тонн у непарному напрямку із Рахова до Коломиї залишився на нашому рахунку і ми цим пишались.

Йшли роки. На зміну "румункам" прийшли більш потужні паровози. Підвищувалась вага поїздів на всіх напрямках, які обслуговував коломийський вузол. Інколи здавалось, що трохи і у водінні великоваговиків не за-

ла виклик усім паровозникам депо, зумівши провести кілька вантажних поїздів у парному напрямку Рахів-Коломия без додаткового набору води на станції Ясиня та прибути в пункт призначення на 30-40 хвилин раніше, ніж передбачалося графіком. Звичайно, ініціатива Володимира Нечая була дуже ризикованою, хоча й за його розрахунками виправданою – води в тендері вистачало до кінця рейсу. Проте його рекорд так і не став надбанням інших паровозників.

З кожним роком все менше і менше залишалось жити паровозам. Уже й на Львівській залізниці з'явилися дизельні локомотиви. Щоб опанувати тепловози, треба було мати відповідну освіту, а багато паровозників навіть семирічки не закінчили: завадили воєнні та повоєнні роки. Що ж робити? І хлопці із комсомольсько-молодіжного екіпажу, де старшим машиністом був Микола Трончук, прийняли рішення: треба сідати за парти у вечірній школі. Майже 100 машиністів, помічників, кочегарів, слюсарів записались у різні класи "вечірки" і почали навчання. Здобувши середню освіту, багато паровозників пішли вчитись у технікум залізничного транспорту та в дорожню технічну школу, щоб освоювати дизельні машини. Тож, як кажуть, процес опанування тепловозної тяги пішов повним ходом. Крім того, у депо були організовані групи з підготовки помічників машиністів тепловозів без відриву від виробництва. Тож клопотів машиністам-інструкторам вистачало, навіть деяких механіків залучали до підготовки машиністів тепловозів. Це дало можливість за короткий час підготуватись до приходу в депо тепловозів.

У 1959 році з нагоди Дня залізничника мене нагородили орденом Трудового Червоного Прапора, а машиніста Володимира Нечая – орденом "Знак Пошани". Пригадую, не всі машиністи сприйняли це повідомлення однозначно: одні нас щиро вітали, інші вважали, що нагородили нас несправедливо. Правда, їх було небагато. Проте досвідчений машиніст-інструктор Петро Андрійович Смирнов переконливо говорив таким незадоволеним: "Подивіться на показники роботи Говоркова і Нечая: у них найвищі результати з перевезення понадпланових вантажів та економії вугілля. А їхній паровоз має найвищий пробіг між піднімальним ремонтом завдяки тому, що вони вмюють по-справжньому доглядати за машиною..."

Минув час, тепловози поступово витіснили паровики. Шкода було дивитись на паровози, застигли на коліях бази запасу. Дизельні локомотиви були дітищем технічного прогресу і в управлінні ними головну роль відігравали вже не сила і витримка, а добре знання нюансів управління дизельною машиною.

(Закінчення на 7 стор.)