

Майстер “цеху чистого повітря”

Він дуже стримано ставиться до власних здобутків, хоча йому є чим похвалитися. Степан Бойко, майстер цеху холодильного обладнання та кондиціонування вагонів пасажирського вагонного депо Львів за двадцять років праці на залізниці заслужив багато заохочень та три особливі відзнаки: іменний годинник від начальника залізниці, Почесну грамоту Державної адміністрації залізничного транспорту та знак “Залізнична слава” III ступеня. Проте Степан Орестович вважає, що найкращим показником його праці є повага колективу та задоволені пасажирів. Сьогодні він погодився розповісти нам про свою роботу та пов’язані з нею переживання і сподівання.

– Мій вибір фаху почався із дитячого зацікавлення холодильними камерами у магазині, де працювала моя тітка. Я часто заходив туди, роздивлявся, але найцікавіше було бачити, як працює механік із ремонту холодильного обладнання. Я спостерігав за його діями, бачив, як усередині агрегату щось крутиться. Мені дуже кортіло дізнатися, звідки ж там береться холод.

Відповідь на це питання я отримав від шкільного вчителя фізики Мирона Петровича Придиби. Він дуже цікаво викладав матеріал, на його уроки учні йшли із задоволенням. Це також мало неабиякий вплив на мій вибір професії.

Тим часом батьки думали, що я стану кухарем, адже я посідав призові місця на шкільних конкурсах із приготування різних страв. Мені добре вдавалося приготування їжі, сервірування столу, але я відчував, що це не було моїм покликанням, швидше – хобі, яким, коли маю натхнення, займаюся й нині.

Закінчивши восьмирічку, я ні з ким не обговорював свого вибору. Узяв документи і відніс їх до Львівського училища №63. З’ясувалося, що на обрану спеціальність конкурс – сім осіб на місце. Відбором учнів у групу займався особисто директор. Я успішно пройшов співбесіду і мене зарахували.

У навчанні не все йшло легко. Давався взнаки брак деяких шкільних знань. Найважче було з хімією, а без цього предмета в нашій спеціальності не обійтись. Довелось надолужувати.

Після закінчення училища мене скерували на кондитерську фабрику “Світоч”. Працював там недовго. Доля звела мене з Іваном Заморилом, слюсарем з ремонту холодильного обладнання, який працював у пасажирському вагонному депо Львів. Мені сподобалось у депо і я перейшов туди, у (тоді ще) машинний цех, який неофіційно називали “цехом чистого повітря”. Спочатку був слюсарем-електриком, а згодом слюсарем із ремонту холодильного обладнання. Працю перервала служба в армії. Я потрапив служити до Афганістану. Через вивід військ із Афганістану довелося служити на кілька місяців довше, ніж це передбачалося. Вдома на мене чекали батьки та молодші брати...

Після служби я повернувся

на роботу в депо. На зміну бойовим будням прийшли мирні, але часто не менш напружені трудові. Я поєднував їх із навчанням у Львівському автомобільно-дорожньому технікумі.

Дев’яності роки минулого століття були нелегкими, дехто звільнявся із залізниці. Я був серед тих, хто залишився. Чому? Вірив, що у залізничного транспорту є серйозне майбутнє, і намагався працювати задля цього. У той час мені пощастило познайомитись із тоді ще заступником начальника Львівської залізниці Георгієм Миколайовичем Кірпою. І коли Георгій Миколайович став начальником залізниці, а згодом очолив галузь, з’явилася впевненість, що буде й на нашій вулиці свято...

Крім того, у мене був хороший приклад для наслідування – мій наставник, Орест Володимирович Хтей, головний механік депо з електрообладнання. Він передав мені знання, навички та здобутий досвід, а разом із тим прищепив любов до магістралі.

Уже пізніше, коли я бував на виставках залізничних вагонів у столиці, я переконався, що зусилля і старання тисяч працівників не минають марно. А згодом відчув, що гасло “Нас єднає залізниця” – не пусті слова. У мене з’явилося багато друзів із інших залізниць України. Вони ніколи не відмовляються допомогти у вирішенні робочих питань. Ця залізнична дружба дуже схожа на армійську і цим мене надихає.

У нашому цеху, як і всюди на залізниці, сьогодні працюється нелегко. Ми проводимо технічне обслуговування та проміжкову ревізію холодильного обладнання, обладнання кондиціонування повітря та високовольтного опалення вагонів. Відповідно цех має три відділення (холодильне, слюсарне, високовольтне). Обслуговуємо і пункт обігріву вагонів. Більшість робіт виконуємо під відкритим небом за будь-якої погоди. Почергово, за графіком, працюємо вночі.

Специфіка нашої роботи вимагає, щоб усі 18 працівників цеху були взаємозамінні, знали усе обладнання, яке ми обслуговуємо.

Важливою частиною роботи цеху є періоди підготовки до літніх та зимових перевезень, адже від цього залежить комфорт пасажирів. Наше завдання – забез-



печити справність обладнання, щоб влітку людям у вагонах не дошкуляла спека, а взимку – не було холодно. Підпис працівника цеху після огляду вагона – це як гарантія справності до кінця рейсу. А основним показником якісної праці для нас є відсутність скарг від пасажирів.

Кожна пора року характерна певними типовими поломками у вагонах. Взимку – це пробій високовольтного обладнання, а влітку часто забуваються пилоюкою соти конденсаторів. Трапляються й інші неполадки. Наше завдання – вчасно виявити їх, нічого не упустити і навіть попередити ймовірні несправності, опираючись на досвід та інтуїцію.

Забезпечення запчастинами по холодильному обладнанню у нас на належному рівні. А от про запчастини до високовольтної техніки цього не скажеш. Щоб вийти з такої ситуації, мусимо проявляти неабияку кмітливість. Безумовно, краще мати справу з якісно відремontованими вагонами, тому, зважаючи на зношеність рухомого складу, ремонтним цехам слід особливо ретельно підходити до планових видів ремонтів, щоб іншим не доводилось “підганяти” недоробки.

Здавалось б, з новими вагонами не має бути жодного клопоту, але... Коли після тривалої перерви ми отримали сучасні вагони вітчизняного та польського виробництва, то побачили наскільки вони модернізовані та технічно відрізняються від тих, до яких ми звикли. Технічна думка не стоїть на місці. Тепер ми мусимо встигати за нею, підвищувати рівень знань, кваліфікацію. Навчання розпочинається з документації на вагон. Як майстер, я зобов’язаний вивчити її, вникнути у всі особливості, роз’яснити працівникам.

Понад рік тому, завдяки керівництву залізниці, у депо здали в експлуатацію пункт обігріву вагонів із сучасним обладнанням. Про такий здавна мріяли не лише праців-

ники нашого цеху, а й провідники. Справа в тому, що раніше вагони перед рейсом пропалювали вугіллям. Тоді розповіді про польських провідників у білих рукавичках здавалися нам фантастичними. Тепер на пункті обігріву вагони прогривають за допомогою електричного струму. Весь процес автоматизовано. Нове обладнання полегшило й нашу роботу. Воно дає можливість випробувати вагон після ремонту, не відчіпляючи його від состава, як колись, а отже, без маневрової роботи, затрат часу тощо. Така перевірка підвищує якість ремонту і є його надійною гарантією. Крім цього, новий пункт обігріву кращий для навколишнього середовища: менше шкідливих викидів в атмосферу, немає відходів шлаку.

Обладнання слугує довше, якщо його обслуговують фахівці. Справа не лише в знаннях. Техніка, наче живий організм, “відгукується” на добре ставлення. А хороші кадри у нашому цеху є. Серед кращих слюсарі-електрики Ігор Григорів та Валентин Герус, слюсар із ремонту холодильного обладнання Роман Цап, слюсар із рухомого складу Іван Когут та інші. Люди намагаються добре працювати навіть в умовах кризи, але потребують підтримки та сприяння керівництва і не на словах, а на ділі. У цій справі важливе усе, навіть найменші дрібниці.

Нині відчувається, що працівникам бракує зацікавлення результатами праці. Колись це підтримувалося змаганнями між цехами, заохоченнями за рацпропозиції, за наставництво. А наставництво особливо позитивно впливало на виховання молодшої зміни. У цеху є здібні хлопці, які добре себе зарекомендували, але трапляються й такі практиканти, які зовсім не готові до жодної роботи. Вони не сприймають дисципліни, не розуміють, що це робота, а не гра, не знають навіть, як виглядає електричне коло. Чи, може, нині цього не вчать на лабораторних із фізики?

Як людина ставиться до робо-

ти, так вона й працює. Трапляються працівники, які не усвідомлюють, що на роботу приходять працювати, а не відпочивати. Гроші заробляються тоді, коли віддаєш зусилля і вміння. А щоб отримати премію, недостатньо просто виконати роботу, треба зробити більше. Крім цього, якщо хочеш працювати в хороших умовах, то цінуй те, що маєш, не нищ того, що є.

Мабуть, я надто переймаюсь роботою, безвідповідальністю та байдужістю людей, неповагою до чужої праці. Але розумію, що інакшим я вже не буду. Дев’ять років працюю майстром. Ця праця нелегка. Вважаю себе вимогливим і не терплю брехні. Усім своїм підлеглим завжди кажу: “Прийди і скажи мені правду – я тебе зрозумію, але не обманюй!” Мене не примушували до праці і я не люблю заставляти когось працювати. Через примус якісної роботи не буде. Потрібне власне бажання, вболівання за справу не задля похвали чи нагороди, не для керівництва чи задля відзнаки. Потрібна праця для пасажирів, щоб за свої гроші він їхав із комфортом і був задоволений.

Доводиться віддавати роботі багато часу. Цим не надто задоволені рідні. А коли випадає вільний час, то залюбки читаю художню літературу, цікавлюсь автомобільною технікою, займаюсь квітами.

Мрію побувати в Єрусалимі. А ще хочу пройтись містами бойової слави в Афганістані. Подивитись нині на далеку країну, де залишив частинку душі, очима не військового, а цивільної людини.

Роздумуючи над життям, розумію, що найголовніше для кожного – здоров’я, мир, повага і взаємодопомога. Усе це можна назвати в іншому порядку, переставляти місцями, але суть від цього не зміниться. А майбутнє? Маю надію, що прийде час, коли люди стануть більш людянішими і візьмуться за діло, тоді все у нашій державі піде на лад.

Розповідь записала
Ольга ПАДКОВСЬКА