

Моторвагонне депо Коломия: 115 років праці, досвіду, надій...

За 115 років існування моторвагонне депо Коломия проходило різні етапи розвитку та впровадження передових технологій – від паровозного й локомотивного депо до моторвагонного. Іван Васильович Гладій більше року очолює моторвагонне депо, він – 21-й начальник цього відокремленого залізничного підрозділу. Про роботу та перспективи підприємства напередодні 115-річчя депо розмовляємо з відмінником локомотивного господарства (2010 р.) Іваном Гладієм.

– Минулого року вперше побувала у моторвагонному депо Коломия і вже тоді бачила, як омолоджується депо, як покращали умови праці деповчан. Що з того часу змінилося?



– Ми перекрыли дах у цехах, зробили ремонт санвузлів, встановили ринви для стікання дощової води, зараз завершуємо штукатурку і фарбування зовнішніх стін. Власними силами також виконали ремонт у приміщенні цеху з експлуатації – кімнатах чергового по депо, кімнатах інструктажу. У депо працюють майстри-професіонали, які виготовляють меблі, облаштовують стіни, стелі, коридори, і все це виглядає сучасно й гарно. Сподівалися, що за кошти, які обіцяла залізниця, у новому цеху ПТОЛ "Плауен", де проводяться техогляди, поміняємо вікна на пластикові, та кошти так і не надійшли, тому вирішили не чекати холодів і почали вставляти нові дерев'яні віконні рами, які заклимо самі.

Депо набуває привабливого вигляду: вирували кущі, висадили дерева, впорядкували клумби не лише з квітами, але й із декоративними рослинами. На території встановили виготовлені нашими працівниками дерев'яні лавки. Тож тепер і територія, і цехи з кожним днем стають привабливішими і охайнішими. Хоча не всі спочатку з бажанням прийняли моє прагнення змінити депо на краще, та коли побачили результати своєї участі у цьому (прибирали своє робоче місце після зміни, дбали про чистоту і порядок в цеху загалом), то почали по-іншому ставитися до змін у цеху. Люди відчували задоволення від того, що власними силами зробили для депо багато корисних справ, незважаючи на те, що скрутно із коштами.

Щоб постійно мати інформацію про робочу ситуацію в депо, адже територія простяглася на 10 гектарів і все проконтролювати важко, я вирішив встановити і в цехах, і на всій території депо камери спостереження. Тепер у будь-який час на пультах можна переглянути ті момен-

ти роботи, які мене цікавлять.

– А як справи із побудовою фактично нового оборотного депо Івано-Франківськ, яке перебуває у складі моторвагонного депо?

– Оглядові канали просто неба вже збудовані і там проводяться техогляди дизель-поїздів серії Д1. Відремонтовано адміністративний будинок, приміщення для чергового по депо, де вже працюють люди. Роботи на території оборотного депо дуже багато, та головне закласти там інфраструктуру і колійний розвиток. Мій заступник з експлуатаційної роботи по оборотному депо Івано-Франківськ Василь Воробчак усім цим займається, а я чи не кожного дня там буваю. Відтепер у справах будів-

працюють на Одеській залізниці вже кілька років і непогано себе зарекомендували.

– А як у депо з кадрами, молодими спеціалістами?

– Проблемою є те, що попередники взяли на посаду слюсарів з ремонту рухомого складу дипломованих помічників машиністів з умовою, що з появою вакантних місць ті зможуть перейти працювати за фахом. У результаті через 4-5 років дипломовані помічники машиністів із досвідом слюсаря не зможуть сісти в локомотив і поїхати, бо нема досвіду. Тож поставив собі за мету – поповнити штат слюсарів з рухомого складу, які навчалися за цією спеціальністю. У депо є чимало залізничних династій, чому б дітям наших деповчан не працювати тут і продовжувати фах своїх батьків?! Вирішив, що буде справедливо, коли ці молоді люди, які навчалися у залізничних навчальних закладах, працюватимуть саме у нашому депо. Тепер у нас є список таких людей, і коли з'являється вакансія на роботу,



ництва в Івано-Франківську йому допомагатиме головний інженер депо Роман Марусяк. Об'єми роботи дуже великі, та труднощів ми не боїмося, а працювати вміємо. Було б вчасне фінансування всього запланованого.

– Хто працює, той завжди має труднощі. Які проблеми є у Вашій роботі?

– Найгострішою проблемою є погане забезпечення запасними частинами і деталями до дизель-поїздів, які вже відпрацювали свій термін експлуатації. Та все ж за можливості обмінюємося різними деталями з іншими підприємствами. Дуже задоволений роботою свого заступника з постачання Ярослава Станіславського, який робить все можливе і неможливе, аби працівники мали чим ремонтувати рухомий склад. Ситуація з рухомим складом катастрофічна – потрібно купувати нові дизель-поїзди. Нам пообіцяли, що до кінця року в депо прийде новий дизель-поїзд ДЕЛ-02 луганського виробництва. Такі дизель-поїзди

то з радістю запрошуємо працювати таких молодих спеціалістів. Переконали, що в результаті це додасть моторвагонному депо Коломия тільки авторитету.

– Як так склалося, що Ви вирішили обрати нелегкий фах залізничника?

– Те що я став залізничником – заслуга насамперед мого дідуся, який дуже мене любив і усюди брав із собою. Залізниця припала мені до душі ще змалку. Кілька років колійницею працювала моя мама. Батьки з 4-річного віку віддали мене навчатися у спортивну школу, мабуть, сподівалися, що стану професійним футболістом. Та доля розпорядилася інакше – після отриманої травми в залізничних військах від серйозного спорту довелося відмовитись. Щоправда, до служби в армії встиг закінчити Івано-Франківське професійно-технічне училище №1 за спеціальністю "Машиніст паровоза-тепловоза", тож після повернення з армії влаштувався на роботу в оборотне депо Івано-

Франківськ помічником машиніста. Однак любові до футболу ніколи не зраджував – і нині виступаю у складі збірних команд з міні-футболу Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень та Івано-Франківського вузла. Працював машиністом і у вантажному, і в пасажирському русі. За цей час закінчив Львівський технікум залізничного транспорту. Із вдячністю згадую свого наставника – машиніста-інструктора Дмитра Дмитровича Хап'юка – грамотного фахівця і чудову людину, з яким довгий час їздив помічником машиніста. Наступна моя посада була машиніст-інструктор, згодом заступник начальника депо з експлуатації. Коли локомотивне депо Івано-Франківськ було розділене на вантажний і пасажирський рух, я став заступником начальника депо з експлуатації в локомотивному депо Чернівці, а з минулого року – начальником моторвагонного депо Коломия.

– Чи важко бути керівником? Адже на долю керівника випа-

дають і критика, й претензії, й догани...

– З власного керівного досвіду скажу, що на керівних посадах отримував більше доган, ніж коли працював машиністом-інструктором. Така доля кожного керівника, адже він відповідає за роботу всього колективу, тому всі особисті образи потрібно відкинути, взяти себе в руки, зосередитися на роботі і працювати. Такого принципу дотримуюся у своїй щоденній роботі.

– Що бажасте своєму колективу з нагоди 115-річчя депо?

– Насамперед всім працівникам бажано міцного здоров'я, благополуччя в сім'ях, довгих років життя, а колективу в цілому – безпечної роботи, достойної зарплати, достатку і надійного матеріально-технічного забезпечення, щоб наступні роки були роками здобутків, досягнень у роботі депо разом із усією Львівською залізницею.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора

(Продовження теми – у наступних випусках газети)