

Найбільше багатство депо – це працюючі люди

Третього серпня в актовому залі Коломийського ФСК “Локомотив” відбулися урочистості з нагоди 115-річчя моторвагонного депо Коломия. Присутніх привітали начальник служби приміських пасажирських перевезень Мирон Дацко, начальник Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень Сергій Пугач, головний правовий інспектор праці Ради профспілки на Львівській залізниці Володимир Шрамко, голова теркому Івано-Франківської дирекції Богдан Грицак, начальник моторвагонного депо Іван Гладій та голова профкому депо Михайло Пашанюк. Того ж дня зранку з ініціативи голови профкому депо було проведено спартакіаду Коломийського вузла, приурочену до 115-річчя моторвагонного депо Коломия. Команди працівників вагонного депо Коломия, Коломийської дистанції колії та моторвагонного депо Коломия на базі ФСК “Локомотив” змагалися у міні-футболі, волейболі, тенісі, армреслінгу, гирьовому спорті та бильярді. Начальник служби приміських пасажирських перевезень Мирон Дацко вручив переможцям спартакіади медалі та кубки. Крайніх працівників депо, ветеранів залізничного транспорту від начальника депо було відзначено грамотами, подяками, а від начальника залізниці підприємству подарували комп’ютер і косарку. Урочистості завершилися святковим концертом, у якому взяли участь хорівий колектив “Просвіта”, вихованці Коломийського Народного дому та учасники танцювального колективу “Альянс”.

Заступник начальника депо з ремонту Роман Коржинський працює на



залізничному транспорті з 1997 року, у моторвагонному депо Коломия – з 2003-го. Здобував залізничну освіту у Львівському технікумі залізничного транспорту та в Українській державній академії залізничного транспорту у Харкові за спеціальністю “Локомотиви”. За скеруванням працював на Південно-Західній залізниці, згодом повернувся в Коломию і трудився в локомотивному депо майстром електроапаратного цеху, старшим майстром, заступником начальника депо з ремонту.

– Чи є залізничники у Вашій родині?

– Залізнична династія моєї родини сягає близько 170 років. Започаткував її мій дід Василь Дмитрович Вівчарик, який розпочав працювати з 1951 року ще у паровозному депо Коломия кочегаром, потім став помічником машиніста, машиністом паровоза, машиністом-інструктором. Любов до залізниці мені прищепив батько, який 22 роки відпрацював машиністом тепловоза. Мама працювала черговою на вокзалі Коломия, її брат також залізничник. Маючи залізничну родину, і я вирішив обрати залізничний фах.

– З якими проблемами доводиться зустрічатися щодня?

– Найболючіша проблема – це техніка. У парку на ходу 12,5 дизель-поїзда серії Д1, 2 дизель-поїзди серії ДПЛ1 і 1 – серії ДТЛ. Весь цей рухомий склад вже відпрацював свій термін не лише заводу-виробника, але й той термін, який йому подовжено згідно з технічними рішеннями. Різні види ремонту, які проводить наше депо, вичерпують себе і складається така ситуація, що скоро рухомий склад не зможе гарантувати безпеку руху. Живемо в очікуванні приходу в депо нового дизель-поїзда ДЕЛ-02 луганського виробництва. Сподіваюся, що це буде початок оновлення рухомого складу в нашому депо.

– Що побажали б колективу депо з нагоди 115-річчя депо?

– Працювати наші люди вміють, тому побажання одне: щоб машиністам було на чому працювати, щоб державна політика змінилася на користь залізниці.

Заступник начальника депо з експлуатації Владислав Матейчук на цій посаді працює трохи більше року, а загалом на залізниці 29 років. Досвід здобував поступово – спочатку навчання у Львівському технікумі залізничного транспорту, потім робота помічником машиніста тепловоза, дизель-поїзда. Довелось потрудитись й інструктором-машиністом у Коломийській та Чернівецькій дистанціях колії.



– Працювати з кожним роком стає складніше, – говорить Владислав Матейчук. – Техніки нової нема, запчастин отримуємо дуже мало, а пасажирів все одно перевозити потрібно, і не раз переживаю, чи доїде машиніст до місця призначення і чи будуть у безпеці пасажирів.

У моєму підпорядкуванні 36 машиністів і 46 помічників машиністів – це тільки експлуатація, яка обслуговує рухомий склад. Загалом це й паливний склад, група обліку, машиністи екіпіровки, машиністи маневрових робіт. Насамперед це робота з людьми.

– Чи вдається Вам до кожного працівника знайти індивідуальний підхід?

– Стараюся, бо розумію, що кожна людина своєрідна, має свій характер. Якщо спочатку можливо й були якісь протиріччя, то зараз є порозуміння з усіма працівниками депо. Головне, що багато в депо робиться власними силами. Робота згуртовує колектив, та й депо наше омолоджується.

– Які побажання колективу депо?

– Щоб наше депо стабільно процвітало. Ми багато чого ремонтуємо, переобладнуємо самі, адже в депо трудяться професіонали із золотими руками. Моє побажання – щоб людям хотілося працювати, щоб вони отримували, крім гідної зарплати, і моральне задоволення.

Начальник виробничо-технічного відділу депо Василь Палійчук працює в



депо з 1989 року (інженером-метрологом, інженером-технологом), а 1998 року – начальником виробничо-технічного відділу депо. Загалом трудового стажу має 34 роки. Після закінчення середньої школи в 1977 році вступив навчатися до Чернівецького професійно-технічного училища №4 на спеціальність “Слюсар-електрик з ремонту електрообладнання вагонів”, потім була робота у вагонному депо Коломия, звідки в 1989 році за скеруванням вступив на стаціонарну форму навчання у Дніпропетровський інститут інженерів залізничного транспорту на механічний факультет. Досвід інженерної роботи здобував на Астраханському тепловозоремонтному заводі інженером-технологом, куди був скерований після навчання. Власне на цьому підприємстві багато раціоналізаторських пропозицій інженера-технолога Василя Палійчука були впроваджені у виробництво. За сумлінну працю Василя Івановича неодноразово нагороджували почесними грамо-

тами залізниці, дирекції, Коломийської міської ради, а у 2010 році наказом Укрзалізниці він нагороджений знаком “Залізнична слава” III ступеня.

– Чому обрали фах залізничника?

– Залізничників у родині до мене не було. Через наше село проходить залізнична колія з Коломиї на Заліщики, і я завжди задивлявся на поїзди, які проходили через село, дивувався потужності тепловозів, а зрідка ще й паровозів, які тягли за собою таку велику вагу. І задумав вступати до ДІТУ, але в останній момент подав документи в Чернівецький університет, щоправда не потрапив на останній вступний екзамен, тому подав документи в Чернівецьке ТУ-4 (залізничне), звідки й розпочав свій трудовий шлях залізничника, чим дуже пишаюсь.

– Над чим зараз працює виробничо-технічний відділ?

– Зараз у депо проводиться одночасно дві реконструкції – оборотного депо Івано-Франківськ, яка триває вже третій рік, і в цьому році розпочинаємо реконструкцію котельні. Щодо котельні, то робота буде проводитися в два етапи – реконструкція системи забезпечення депо теплом: це облаштування двох міні-котельні і побутового котла на паливному складі, другий етап – реконструкція вже існуючої котельні, під час якої будуть повністю замінені котли новими. Та найбільше часу займає вирішення питань у плані укладання договорів як видаєткових, так і дохідних, у т. ч. і внесення їх в АРМ “Договір УЗ”, ведення розрахунків необхідності та використання енергоносіїв на виробничі потреби, погодження різних питань з міською владою – із земельним відділом, архітектурою, управлінням екології, управлінням комунального майна, податковою інспекцією та багато інших питань, пов’язаних з діяльністю господарства.

– Чи є залізничники-послідовники вже у Вашій родині?

– Залізничниками є майже всі мої рідні – дружина Галина працює провідним інженером з організації та нормування праці, син Віталій – квитковим касиром, невістка Христина – оператором комп’ютерного набору, ще два мої брати також залізничники: Дмитро – слюсар КВПіА, Михайло – монтер колії. Двоє племінників у цьому році вступили до Чернівецького залізничного ліцею. Поступово загальний стаж нашої родини на залізниці наближається до 100 років. Залізницю дуже любимо, тому болить душа за нинішній стан рухомого складу, який потребує оновлення.

– Які побажання на майбутнє?

– Хочу побажати всім віри в те, що залізниця ще відродиться до колишньої своєї слави, надії на краще майбутнє залізниці, любові до всього нашого залізничного минулого, теперішнього і майбутнього. Я ж пам’ятаю і завжди згадую про те, що в нашій історії були і важкі часи, але потім обов’язково були підйоми. Без віри, надії і любові не можна жити.

Заступник начальника депо з експлуатації (по оборотному депо Івано-Франківськ) Василь Воробчак працює на



цій посаді майже рік. Загалом на залізниці з 1991 року. Попередньо трудився помічником машиніста, машиністом дизель-поїзда, інженером-технологом і в оборотному депо Івано-Франківськ, і в локомотивному депо Чернівці. Зараз же займається не лише експлуатаційною роботою депо, але й будівництвом нового депо,

яке колись знаходилося поруч із залізничним вокзалом Івано-Франківськ.

– Територія, куди переселили наше оборотне депо, необлаштована: потрібно проводити ремонт, одночасно будівництво і експлуатацію, – розповідає Василь Воробчак.

– Зараз на території знаходяться будівельне управління № 4 та БМП № 908, які прокладають мережу електричних кабелів, систему водовідведення та інше. Згідно із планом розвитку оборотного депо, тут буде багато об’єктів – критий цех ПТОЛ “Плауен” із усією інфраструктурою, подібний до цеху в основному депо, склад палива, трансформаторна підстанція, адже діюча не зможе забезпечувати всі потужності оборотного депо. На даний момент у нас одна діюча колія та планується зробити другий заїзд і виїзд на головну колію станції. На сьогодні вже здано після ремонту адміністративний корпус, приміщення для чергового по депо, касирів. На даний час, крім будівництва, депо займається експлуатаційною роботою – проводимо техогляд дизель-поїздів серії Д1, у нас є їх 5, якими перекриваємо 11 пар приміських поїздів до Стрия, Моршина, Ходорова, Рахова.

– Які найбільші проблеми дошкуляють Вам у роботі?

– Це те, що експлуатація, будівництво і все решта знаходиться на одній території. У травні цього року перейшли сюди, та тут нічого не було підготовлено для нормальної роботи. Оскільки бригадний будинок залишився на старому місці, то мусимо не лише свої, але й локомотивні бригади інших депо (Чернівці, Львів, Львів-Захід, Тернопіль) машиною відвозити до бригадного будинку на відпочинок і у зворотному напрямку. Дороги не у найкращому стані, тому машини такого навантаження не витримують, часто ламаються. До того ж це недешево коштує. Тож у перспективі – будівництво тут бригадного будинку. Роботи дуже багато, та все залежить від надходження коштів. Хотілося б якнайшвидше збудувати і ввести в дію оборотне депо.

Головний інженер депо Роман Марусяк працює на залізниці з 1982 року і є продовжувачем залізничної династії своєї родини.

– Чому обрали фах залізничника?



– Залізничну династію нашої родини започаткував мій дід, який за Польщі працював стрілочником, батько, мама, сестра, брат, мої двоюрідні брати та сестри також залізничники. Загалом залізнична

династія сягає 160 років. Те, що став залізничником, виправдано ще й тим, що у моєму рідному селі Коршів мешкає чимало залізничників. Розпочав трудову діяльність помічником машиніста в локомотивному депо Івано-Франківськ, після навчання в Українській державній академії залізничного транспорту трудився майстром, головним механіком, головним інженером і навіть був начальником депо півтора року (2007-2008 рр.). Зараз вдруге на посаді головного інженера.

– Які проблеми зустрічаються в роботі головного інженера?

– Якщо заступники начальника депо відповідають за ремонт і експлуатацію, то головний інженер опікується електропостачанням, автоматикою, водопостачанням, верстатами, обладнанням, каналізацією. Додалися зараз роботи з будівництва оборотного депо Івано-Франківськ. Тепер за вказівкою начальника депо допомагатиму заступнику начальника депо з експлуатації