



Василію Воробчаку в питаннях будівництва оборотного депо. Звичайно, для таких об'ємів ремонтних робіт було б доречно ввести посаду інженера-будівельника. Додалося багато документації з будівництва. Однак найбільшою проблемою вважаю складання плану постачання запчастин до обладнання, верстатів, яких може не бути в наявності, адже неможливо передбачити, яка саме деталь вийде завтра з ладу. Буває, що нема чим ремонтувати. Це проблема всіх великих підприємств, та сподіваюся, що ситуація в цьому питанні врешті-решт вирішуватиметься в позитивному плані.

Інженер з охорони праці Назар Павлюк з когорти молодих спеціалістів. У свої 25 на залізниці працює 2 роки, з них рік і три місяці на посаді інженера з охорони праці.



— Після закінчення Дніпропетровського університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна розпочав трудову діяльність майстром зміни цеху ПТОЛ, — розповідає Назар Павлюк. — Після університету важко було вникнути в роботу, та я старався. Робота на посаді інженера з охорони праці значно цікавіша. Тепер в мої обов'язки входить контроль за станом охорони праці в депо, тобто всіх об'єктів підвищеної небезпеки, щоб устаткування, прилади своєчасно проходили технічні огляди... Постійно проводжу інструктажі з охорони праці. Відповідаю за кожного працівника. Я задоволений, що працюю в такому підрозділі, якому виповнюється 115 років.

Машиніст-інструктор теплотехнік Михайло Дранчук працює у депо 25 років, з них один рік на посаді машиніста-інструктора.



— У депо з машиністами працюють машиніст-інструктор з гальм Василь Романюк і поїзний машиніст-інструктор Ярослав Бабник, — говорить Михайло Дранчук. — У моєму підпорядкуванні загалом 56 локомотивних бригад — 26 бригад моторвагонного депо Коломия і 30 локомотивних бригад оборотного депо Івано-Франківськ. У мої обов'язки входить контроль і розрахунки палива на тягу поїздів. Раніше працював слюсарем з ремонту рухомого складу, помічником машиніста, машиністом — водив потяги на Чернівці, Заліщики, Рахів. Особливо складним був маршрут із Коломії до Рахова, інколи під час слідування траплялися різні несправності, які вчасно ліквідували.

— Тепер можете порівняти, ким легше працювати — машиністом чи машиністом-інструктором?

— Машиністом значно простіше, бо працюєш у парі з помічником. Зараз же складніше, бо у моєму підпорядкуванні 56 локомотивних бригад. Робота дуже відповідальна, вимагає насамперед точності у розрахунках.

— Як ставляться у Вашій родині до залізниці?

— Шанобливо до залізниці ставилися і ставляться всі члени моєї родини. Батько ремонтував будинки колійників на залізниці, старша донька і зять трудяться також на залізниці, молодша донька закінчує Львівський технікум залізничного транспорту, так що я задоволений, що династія продовжується.

Майстер електроапаратного цеху Дмитро Непийвода має у підпорядкуванні невеликі три цехи — електроапаратний, акумуляторний, паливний. Та саме від них вагомим чином залежать результати роботи рухомого складу депо в цілому.

— Свого часу Ваше фото було на дошці пошани депо. Як досягли гарних успіхів у роботі?

— У мене був дуже хороший наставник Василь Петрович Герман, якого було нагороджено трьома орденами "Трудова слава", тож мав у кого вчитися працювати. Після закінчення училища в Чернівцях у 1971 році розпочав працювати у локомотивному депо Коломия слюсарем у електроапаратному цеху, отак і працюю тут уже 41 рік, маючи 6-й кваліфікаційний розряд. У моєму підпорядкуванні 12 працівників, які ремонтують прилади, техніку. Колись працювати майстром було простіше — не було таких звітів великих обсягів, менше документації. Зараз все по-іншому, та головне, що в цехах працюють добрі фахівці.

— Як у цеху із молодими спеціалістами? Які проблеми на роботі?

— За кожним молодим спеціалістом, який приходить у депо, закріплюємо наставника. Зі мною разом у депо прийшов грамотний спеціаліст Микола Іванович Манівець, який має найвищий 6-й розряд кваліфікації, тепер він передає свій досвід молодому поколінню. Серед моїх вихованців є обдаровані хлопці, наприклад, Василь Якубовський. Цей хлопець прийшов у депо після професійно-технічного училища і результатами своєї роботи подає великі надії — за рік досяг 4-го розряду слюсара з ремонту рухомого складу (електроапаратника). Ремонтувати можна навчитися, та коли немає запасних частин і деталей, то стає сумно. Якщо колись заходив на склад, мені ви-



давали від маленького гвинтика до двигуна, то тепер з цим проблематично, ремонтуємо чим можемо, розуміючи, що потрібно все зробити, аби потяги справно курсували.

— Чи працює хтось з родини на залізниці?

— На залізниці 35 років пропрацювала моя дружина, тепер трудиться зять, тому вдома залізнична тема є чи не найголовнішою. Залізницю дуже люблю і завжди захоплююся професіоналізмом машиністів. Я їх завжди жартома порівнюю із військовими льотчиками, які кожного дня своєю працею ризикують життям, сідаючи за практично зношений рухомий склад. Роботу свою не поміняв би на будь-яку іншу, 41 рік праці в одному цеху є цьому підтвердженням. Ніколи не переплутаю за звуком потяга, який саме локомотив поїхав, коли буваю у полі чи на рибалці...

— Які побажання на майбутнє?

— Хочу побажати молодому поколінню не боятися тих труднощів, які на сьогодні є в роботі, все налагодиться — і з постачанням, і з рухомим складом. Говорю це з власного досвіду, бо на кожне покоління випадають певні складності, моє покоління через все це пройшло. Головне, працювати з бажанням, настроєм і оптимізмом.

Ветеран залізничного транспорту (колишній машиніст-інструктор депо), заступник голови ради ветеранів Коломийського вузла Іван Маріяш розпочав трудову діяльність у локомотивному депо Коломия помічником машиніста ще у 1971 році.

— Щоб стати добрим спеціалістом, потрібно постійно вчитися, — говорить Іван Васильович. — Після служби в армії за порадою батька вступив до Чернівецького професійно-технічного училища №1, заочно навчався у Львівському технікумі залізничного транспорту, а згодом у Дніпропетровському університеті залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна. Крім того, підвищував кваліфікацію на курсах — з машиніста паровоза на машиніста дизель-поїзда, тож маю найвищий клас машиніста. Впродовж семи років трудився машиністом-інструктором. Мій наставник Степан Миколайович Поліщук навчив мене усім премудростям роботи машиніста — як приймати дизель-поїзд, як проводити його експлуатацію, як оформляти документацію, журнал, маршрут тощо.

— Як Вам працювалося всі ці роки?

— Вантажні потяги недовго водив, потім 25 років їздив у приміському пасажирському русі. Якщо згадувати роботу у вантажному русі, то найважчим був маршрут на Рахів, адже на 123 км від Коломії

давали від маленького гвинтика до двигуна, то тепер з цим проблематично, ремонтуємо чим можемо, розуміючи, що потрібно все зробити, аби потяги справно курсували.

— Чи працює хтось з родини на залізниці?

— На залізниці 35 років пропрацювала моя дружина, тепер трудиться зять, тому вдома залізнична тема є чи не найголовнішою. Залізницю дуже люблю і завжди захоплююся професіоналізмом машиністів. Я їх завжди жартома порівнюю із військовими льотчиками, які кожного дня своєю працею ризикують життям, сідаючи за практично зношений рухомий склад. Роботу свою не поміняв би на будь-яку іншу, 41 рік праці в одному цеху є цьому підтвердженням. Ніколи не переплутаю за звуком потяга, який саме локомотив поїхав, коли буваю у полі чи на рибалці...

— Які побажання на майбутнє?

— Хочу побажати молодому поколінню не боятися тих труднощів, які на сьогодні є в роботі, все налагодиться — і з постачанням, і з рухомим складом. Говорю це з власного досвіду, бо на кожне покоління випадають певні складності, моє покоління через все це пройшло. Головне, працювати з бажанням, настроєм і оптимізмом.

Ветеран залізничного транспорту (колишній машиніст-інструктор депо), заступник голови ради ветеранів Коломийського вузла Іван Маріяш розпочав трудову діяльність у локомотивному депо Коломия помічником машиніста ще у 1971 році.

— Щоб стати добрим спеціалістом, потрібно постійно вчитися, — говорить Іван Васильович. — Після служби в армії за порадою батька вступив до Чернівецького професійно-технічного училища №1, заочно навчався у Львівському технікумі залізничного транспорту, а згодом у Дніпропетровському університеті залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна. Крім того, підвищував кваліфікацію на курсах — з машиніста паровоза на машиніста дизель-поїзда, тож маю найвищий клас машиніста. Впродовж семи років трудився машиністом-інструктором. Мій наставник Степан Миколайович Поліщук навчив мене усім премудростям роботи машиніста — як приймати дизель-поїзд, як проводити його експлуатацію, як оформляти документацію, журнал, маршрут тощо.

— Як Вам працювалося всі ці роки?

— Вантажні потяги недовго водив, потім 25 років їздив у приміському пасажирському русі. Якщо згадувати роботу у вантажному русі, то найважчим був маршрут на Рахів, адже на 123 км від Коломії

до Рахова випадає 363 кривих, 6 тунелів, віадуки. Коли став машиністом-інструктором, то вже відповідав за локомотивні бригади. Тому мене знають машиністи не лише в Коломії, але й у Чернівцях, в Івано-Франківську. Коли вийшов на пенсію, то продовжував працювати машиністом маневрових робіт у депо. Оглядаючись на своє трудове життя на залізниці, не шкодую, що працював на залізниці, бо техніку завжди любив. Коли зустрічаюся із ветеранами-машиністами різних депо, завжди є про що поспілкуватися, пригадати роки праці. Та якщо порівнювати роботу колишнього машиніста і нинішнього, то навантаження нині випадає значно більше. Машиніст колись більше стомлювався, та фізичне навантаження не так втомлює людину, як нинішнє навантаження — психологічне, інформаційне, нервово. Як наслідок — машиністи часто мають серцежно-судинні і нервові захворювання.

— Що побажаєте нинішнім працівникам депо з нагоди 115-річчя депо?

— Бажаю оновлення рухомого складу. Грамотні молоді кадри в нас є, було б тільки на чому їздити. І бажаю не втрачати надії, що так воно і буде.

Голову профкому Михайла Пашанюка цього року деповчани вдруге обрали головою профспілкової організації. Працював у депо помічником машиніста, машиністом з 1983 року. От уже впродовж 6 років є головою профкому депо.

— Усі деповчани, хто виявив бажання відправити цього літа своїх дітей до дитячого оздоровчого табору "Чайка" в Лазурному, отримали путівки, я від нашого вузла супроводжував дітей у дорозі. Стараємося забезпечити всіх охочих путівками в пансіонати "Львівський залізничник" і "Галичину". Хоча з коштами скрутно, та з розумінням ставимось до конкретної ситуації і за можливості допомагаємо матеріально... Для цього і є профспілка, щоб захищати і допомагати спілчанам.

— Чи дружать деповчани зі спортом?

— Спорт у нашому колективі в пошані. Збірна моторвагонного депо Коломия неодноразово ставала переможцем у спартакіадах з волейболу, непогано виступала у змаганнях з міні-футболу. Наші деповчани мають з кого брати приклад, адже начальник депо Іван Гладій, головний інженер Роман Марусяк постійно беруть участь у спортивних змаганнях. Усі кубки, які займають у моєму кабінеті цілий стелаж, є цьому доказом.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора

— Усі деповчани, хто виявив бажання відправити цього літа своїх дітей до дитячого оздоровчого табору "Чайка" в Лазурному, отримали путівки, я від нашого вузла супроводжував дітей у дорозі. Стараємося забезпечити всіх охочих путівками в пансіонати "Львівський залізничник" і "Галичину". Хоча з коштами скрутно, та з розумінням ставимось до конкретної ситуації і за можливості допомагаємо матеріально... Для цього і є профспілка, щоб захищати і допомагати спілчанам.

— Чи дружать деповчани зі спортом?

— Спорт у нашому колективі в пошані. Збірна моторвагонного депо Коломия неодноразово ставала переможцем у спартакіадах з волейболу, непогано виступала у змаганнях з міні-футболу. Наші деповчани мають з кого брати приклад, адже начальник депо Іван Гладій, головний інженер Роман Марусяк постійно беруть участь у спортивних змаганнях. Усі кубки, які займають у моєму кабінеті цілий стелаж, є цьому доказом.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора