

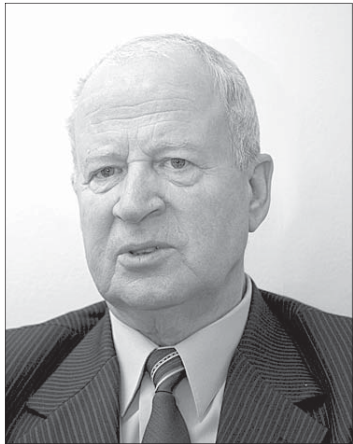
# “Зміни корисні, якщо вони – на краще”

У пересічній людини залізниця зазвичай асоціюється лише із рухом вантажних поїздів чи подорожами у пасажирських потягах, і лише з погляду залізничника це – цілий комплекс складних процесів, часто зрозумілих лише фахівцеві, який віддає праці на транспорті не один десяток років. У цьому черговий раз переконалися, запросивши до розмови ветерана залізничного транспорту, керівника-професіонала, який був і залишається авторитетним фахівцем для великої кількості сучасних працівників Львівської залізниці, чоловіка, який, на нашу думку, вповні реалізував себе у нелегкій професії, пізнав її до найдрібніших нюансів, колишнього першого заступника начальника залізниці Леоніда Феофановича Ткачука.

Читачі “Львівського залізничника” неодноразово зустрічалися із Леонідом Ткачуком на шпальтах нашої газети і, певен, щоразу ці зустрічі були цікавими і пізнавальними.

Нашу розмову цього разу ми розпочали, запитавши Леоніда Ткачука, яку професійну стежину в житті він би обрав, якби не реалізувався як залізничник? Мабуть, Леонідові Феофановичу не раз спало на гадку це запитання, бо зреагував він зі швидкістю, властивою професійному боксерові.

– Нині з висоти прожитих літ, думаю, що якби ще в дитинстві не



загорівся мрією стати машиністом, вперше побачивши у Вапнярці локомотив, то пішов би у будівельники. Чому? Бо кожен об’єкт, який зводить будівельник, залишається його професійним автографом на все життя і навіть надовше. Скажу відверто, коли я працював на залізниці, мені здавалося, що без мене тут не може все довкола злагоджено рухатися і працювати. Думаю, це хороше відчуття, бо воно змушує виконувати свої професійні обов’язки із повною віддачею і високою відповідальністю. А нині, коли вийшов на відпочинок, бачу, що і без мене залізниця ритмічно працює, поїзди їздять, везуть вантажі і пасажирів... Тому по-доброму заздрю будівельникам. Навіть на заслуженому відпочинку тішать їхне око і зігрівають серце збудовані ними будинки – пам’ятки їхніх трудових звершень.

Саме тому, мабуть, найбільше запам’яталися Леоніду Ткачуку роки роботи керівником Рівненського та Львівського відділків, коли за його безпосередньої участі реалізовувалися масштабні проекти з будівництва господарським способом житлових будинків, залізничної оздоровниці у Лазурному. Успішних проектів із розвитку інфраструктури, таких як реконструкція станцій Рівне, Здолбунів, Ківерці, будівництво пункту перевантаження вантажів на станції Мостиська-II та інших теж було чимало.

– Очолюючи Рівненський відділок залізниці, побачив, що станція Здолбунів – це вузьке місце залізниці – на стику з Південно-Західною залізницею, – розповідає Леонід Ткачук. – Проблема з місцем для приймання поїздів виникала чи не щотижня, бо було лише п’ять парних колій для вантажопотоку в напрямку Шепетівки, а інтенсивність руху тоді була просто божевільною. Я вирішив прокласти по Здолбуніву чотири додаткових колії. Власними силами за підтримки керівництва залізниці ми це зробили. Крім того, я звернув увагу на те, що на станцію прибувають склади по сто піввагонів, тому ми вирішили подовжити одну парну колію, щоб “хвості” цих складів не залишалися на перегоні і не заважали іншим поїздам заходити на станцію.

У часи СРСР держава давала великі дотації на функціонування залізничного транспорту. Сьогодні

транспортна галузь і зокрема залізниця, на жаль, не має такої підтримки. Та треба віддати належне теперішньому керівнику Укрзалізниці Володимирі Козаку, який знаходить можливість вирішувати проблеми галузі на найвищому рівні. До нього, окрім, звичайно, Георгія Кірпи, це нікому не вдавалося робити.

Ми з великим ентузіазмом зустріли незалежність України. Та хочу поставити риторичне запитання: скільки нових локомотивів чи вагонів залізниця отримала за цей період? Тому ностальгія за минулим виникає насамперед за тим упорядкованим технологічним процесом, який панував тоді на залізниці. Разом із тим треба відзначити, що новітній період в історії держави і залізничного транспорту зокрема поклав початок хорошій тенденції посиленої уваги в першу чергу до розвитку колійного та комерційного господарств Львівської залізниці, які за часів СРСР на Львівській залізниці фінансувалися за залишковим принципом, і до умов праці залізничників загалом. Останній факт – заслуга сучасних керівників Укрзалізниці та Львівської магістралі. Зразковою у цьому плані є ділянка залізниці Львів–Здолбунів, де кожен залізничний об’єкт нині відповідає високим європейським стандартам, а про такі умови праці із десяти років тому залізничники, мабуть, і не мріяли.

На цьому та інших таких прикладах залізниця демонструє, що і в сучасних непростих умовах

зберегла технічний та кадровий потенціал для розвитку. Важливу роль у цьому процесі, на мою думку, відіграє керівник: як великого підприємства, так і його структурного підрозділу. Бо на керівника у нас, як відомо, ніде не вчать, тому до цієї посади треба самотужки “дорости”, постійно вчитися, набиратися досвіду. Найголовніший зміст я завжди вкладав у багатьом знайому фразу: “Йдучи на роботу, не забувай узяти із собою совість!” Мабуть, саме цього нині бракує окремим нечистим на руку особам, які вдаються до крадіжок дизпаливного. На мою думку, у цій проблемі треба виносити на суд громадськості не лише констатацію факту: “злочин – покарання”, а й показати людям ту соціальну трагедію, яку породжує крадіжка, а саме: яка доля чекає сім’ю – дітей, дружину – через зухвалий вчинок батька, який залишився без роботи і, відповідно, залишив родину без засобів до існування. Думаю, такими фактами “Львівському залізничнику” варто було би докладно поцікавитися...

Нині транспортна галузь увійшла у непростий та відповідальний етап реформування. Я переконаний, що будь-які зміни виправдані лише тоді, якщо вони скеровані на краще, тобто покликані поліпшити те, що ми маємо зараз. У цьому плані, звичайно, варто спиратися на іноземний досвід, проте є певні, притаманні лише нам, особливості і їх обов’язково треба врахувати.

## “Легкої праці на залізниці не буває...”

Багато хто з нас бажає запам’ятати усе значне, що відбувається у житті, не втративши жодної миті у хвилюючому потоці подій. Щасливі ті люди, яким є що згадати. До них належить і Володимир Кисельов, колишній головний інженер Львівської залізниці. Володимир Миколайович віддав залізничній праці понад сорок років. І раніше, й нині не відмовляє журналістам і дає фахові й цікаві коментарі з приводу тієї чи іншої теми. Своєрідною точкою відліку для недавнього спілкування із Володимиром Кисельовим став 150-річний ювілей Львівської залізниці.

– Залізничником я став за наполяганням батька, – розповідає Володимир Миколайович. – Пішов учитись до Чернівецького технікуму залізничного транспорту. Після закінчення отримав скерування на роботу у вагонне депо Клепарів. Сюди повернувся і після служби в залізничних військах. Почав працювати у ремонтному цеху. Тоді я вже був більш зрілою людиною і зрозумів, що залізниця дійсно цікава галузь, тож вирішив продовжити навчання у Дніпропетровському інституті інженерів залізничного транспорту.

З дипломом інженера вагонного господарства знову повернувся до Львова, у вагонне депо Клепарів. Працював бригадиром, майстром. Коли призначили начальником ПТО Клепарів, у мене з’явився здоровий професійний азарт. Я цікавився новинками, які впроваджувались тоді у вагонному господарстві. Мушу сказати, що пункт технічного огляду вагонів не мав тоді належного технічного оснащення, і переважала ручна праця. Я вирішив змінити ситуацію на краще, і мене підтримав



тодішній начальник Львівського відділку Марат Никифорович Грабський. Ми ввели пересувні ремонтні установки, які полегшували процедуру заміни підшипників у буксах ковзання (на той час міняли дуже багато підшипників). Обтяжливим було для вагонників носити 15-20-літрові маслянки для заправки букс. Натомість ми зробили цілу мережу трубопроводів подачі мастил, скоротивши відстань від заправочної колонки до вагона. Механізували процедуру роз’єднання гальмівних рукавів вагонів. Коли я в одному екземплярі ввів малу механізацію на ПТО, Марат Никифорович особисто приїхав подивитись, провів звіт про роботу ПТО Клепарів, чого до цього начальник відділку практично ніколи не робив.

Начальником ПТО я відпрацював чотири роки, потім два роки – заступником начальника та в. о. начальника вагонного депо Клепарів. Згодом перейшов на посаду заступника начальника вагонної служби. Через чотири роки, у 1986-му, мене

призначили начальником вагонної служби. Докладно ознайомившись із господарством, вивчивши його проблеми та потреби, з’явилося бажання далі впроваджувати механізацію та полегшувати роботу залізничників. За десять років на посаді начальника служби вдалося реалізувати чимало задумів. Нині мені приємно згадувати, що за цей період ми багато зробили у механізації, реструктуризації, зміні загальної технології роботи вагонного господарства.

А час був непростий: залізниця буквально задихалась від великого напливу вантажів. Нам довелося пережити і перший страйк у Чопі, і подальшу розбудову перестановок вагонів, зокрема на станції Єсень. У ці роки я більше часу перебував на Закарпатті, ніж у Львові, бо дуже важливо було забезпечити своєчасну підготовку та перестановку вагонів на прикордонних станціях: якщо 1,5 тисячі вагонів за добу не перевантажували, то зривали план, а за це вже треба було відповідати перед міністерством. Ставили й рекорди, коли перевантажували по 2 тис. вагонів, але то були поодинокі випадки. А загалом це був колосальний об’єм роботи.

Головним інженером залізниці я пропрацював 15 років. Спочатку довелося серйозно вивчати роботу інших господарств, бо не хотів виглядати неуком. Звісно, на все потрібен час, а його таки бракувало. Скажімо, приймається рішення збудувати приміський вокзал. І мені, як відповідальному за об’єкт, довелося буквально жити на приміському вокзалі. Але оскільки в будівництві нового вокзалу брали участь і енергетики, і зв’язківці, і колійники, і будівельники, і рухови-

ки, то це дало мені додаткові можливості для вивчення специфіки роботи цих господарств. 25 грудня 1996 року, як і планували, ми відкрили приміський вокзал.

У цей же період ми вперше на залізниці впроваджували довготривале вікно за ремонту колійного господарства. У моєму кабінеті відбулося кілька навчань, і після цього організували перше довготривале вікно на ділянці Здолбунів–Рівне. Все пройшло успішно: люди нормально працювали і перегін було відкрито зі встановленою швидкістю 120 км/год для пасажирських поїздів. Впроваджена нова технологія ремонту колії дала позитивні результати.

Варто згадати й електрифікацію від Львова до Підволочиська. Це теж був серйозний об’єкт, фактично величезна зміна технології роботи залізниці. Ми з теплової тяги перейшли на електричну і збільшили вагу поїзда, підвищили швидкість, покращили екологічні умови, словом, зробили невелику революцію у залізничному русі цього регіону.

Непростий був 1998 рік: повільно завдала серйозної шкоди господарству залізниці та залізничникам. Попри це ми оперативно спрацювали, відновили рух поїздів. Довелося приймати нетрадиційні рішення, у тому числі й щодо відновлення змитого водою залізничного насипу висотою 12 метрів. Новий насип запроєктували і зробили нижчим на 4 метри, зекономивши і матеріали, і кошти, а головне – виграли у часі. Через тиждень рух було відкрито.

Нова повільно на Закарпатті завдала збитків не стільки залізничному господарству, як залізничникам. І Георгій Миколайович прийняв

рішення відбудувати потерпілим житло, як це було під час повені у 1998 році. Але тепер на зведенні будинків працювали не тільки будівельники нашої залізниці, але й інших магістралей України. Свою роботу транспортні будівельники виконали непогано: недавно я був на Закарпатті – будинки стоять, люди задоволені. Це дуже добре, що люди пам’ятають про добрі справи залізничників.

Згадуючи роки праці на Львівській залізниці, я часто думаю про людей, з якими працював. Насамперед велику шану хочу віддати всім керівникам, особливо начальникам відділків залізниці, яким я ставив завдання, і вони їх виконували. У роботі завжди знаходив спільну мову і з керівниками галузевих служб. Інакше такі великі обсяги робіт, які були виконані на залізниці, освоїти було б просто нереально.

Гортаючи сторінки свого життя, яке пов’язав із залізницею, не шкодую, що послухався батька. Залізниця не терпить розхлябаності, байдужості. І, звісно, потребує фахівців.

З цього приводу часто згадую 22 роки спільної праці з Георгієм Кірпою. Починали ми із ним, коли я був заступником начальника вагонної служби, а він – начальником відділку в Ужгороді. Ми могли з ним сперечатись, дискутувати, але врешті приходили до спільної думки, яку потім впроваджували у життя. Ці спілкування сформували моє бачення, ставлення до роботи, відповідальність.

Тому із того, що зробив за час своєї праці на залізниці, маю задоволення, бо робив не для себе, а для людей...

