

Машиніста Василя Кишкана випробовувала і професія, і доля

З 1945-го до 1952-го року машиністи паровозів Чернівецького депо демонстрували приклади успішної роботи на стареньких парових локомотивах, доставляючи вантажі до станцій призначення. У ті далекі роки на паровозах працювали машиністи, які повернулись із фронтів паровозних колон, із багатим досвідом поїзної роботи. Їх помічниками були переважно сільські буковинські юнаки. Серед них був і Василь Кишкан.

Він народився в селі Мамаївці, що за 8 км від Чернівців. Дитинство Василя Миколайовича минуло при румунській владі: закінчив 7 класів сільської школи із румунською мовою навчання. Батьківське обійстя було неподалік залізниці, тож коли приходив зі школи, вилазив на паркан і спостерігав, як повз їхній будинок мчали в далечинь поїзди. А одного разу навіть намастив руки сажею, таким чином уявляв себе машиністом. Подитячому вважав, що усі, хто працює на паровозі, повинні бути вимашені вугільною сажею. Власне, його дитячі уявлення не були далекі від істини.

Після звільнення Буковини у 1944 році від німецької окупації Василь продовжив навчання у сільській школі вже на рідній українській мові.

Голодний 1947 рік гнав сільських хлопчаків у міста в пошуках кращої долі. Тож і 16-річний Василь Кишкан опинився в Чернівецькому залізничному училищі №1, йому пощастило, бо потрапив в елітну групу помічників машиніста паровоза. Через два роки отримав професію локомотивника і розпочав свій трудовий шлях у паровозному депо. Почались тяжкі, виснажливі поїздки на паровозі. Фронтвик машиніст Пермінов побатьківськи опікувався юним помічником, зауваживши, що хлопець – перспективний.

За п'ять років Василь Кишкан перекидав у паровозну топку, мабуть, сотні тонн вугілля, забезпечуючи топку полум'ям і котел тиском пари у 12-14 атмосфер. Кожна поїздка – це до 15 тонн вугілля, а ще помічник машиніста готував паровоз до рейсу, змащуючи дишлові підшипники та паророзподільний механізм парової машини й закріплював ослаблені болти ходових частин екіпажу. Від його сумлінної праці на цій операції залежав успіх поїзної роботи на дільницях прямування. Довівши свій паровозний хист і професіоналізм, у 1953 році Василь одержав скерування на курси машиністів паровоза в Чернівецьку дортешколу, яку він успішно закінчив, отримавши право управління паровозом. Та оскільки депо було цілком укомплектоване машиністами, то Кишкан опинився в резерві, очікуючи своєї черги стати за реверс паровоза. Чекати довелося ще 5 років. У 1959-му він повів свій перший вантажний поїзд у супроводі машиніста-інструктора Івана Кушніренка. Тридцятирічний машиніст Василь Кишкан демонстрував зразкову роботу у водінні великовагових поїздів на дільниці Чернівці–Окниця і навіть не здогадався, що доля готувала йому складне випробування. У 1962 році, під час руху двійною тягою (2 паровози) на 70-му кілометрі дільниці Ларга–Чернівці сталася катастрофа – внаслідок розмиву колії півскладу поїзда зійшло з рейок. Важко уявити психологічний стан механіка після такого інциденту. Проте машиніст Василь Кишкан продовжував водити поїзди. Через два роки на станції Ліпкани внаслідок зіткнення поїзда, який він вів із маневровим складом вагонів на вихідних стрілках, його паровоз “Л” опинився на боці, упавши з мосту з висоти приблизно другого поверху. Причиною цієї аварії були некваліфіковані дії руховиків, які нашвидкуруч пропускали поїзд, не звільнивши вихідну горловину від групи вагонів. Такі випадки траплялися за жезлової системи, коли машиніст орієнтувався на сигнал стрілочника вхідного поста. У зрадливую ситуацію

на цій дільниці часто потрапляли машиністи, бо станція знаходиться в кривій, і це не дає можливості бачити всю колію, аж до вихідних стрілок.

Ще працюючи помічником, Василь зрозумів, що 7 класів румунської школи, недостатній багаж знань, з яким можна досягти професійного зростання, тому три роки навчався у вечірній школі, де й здобув середню освіту, що в майбутньому зіграло позитивну роль в освоєнні тепловозів. Коли депо перейшло на прогресивну тепловозну тягу, машиніст Кишкан одним із перших почав водити поїзди тепловозами, а невдовзі здав іспити й отримав I клас.

Якраз на тепловозах він зарекомендував себе, як машиніст-новатор – водив великовагові вантажні поїзди, постійно заощаджував дизпаливо. Керівництво депо доручило йому вести перший вантажний поїзд на 170-му кілометрі дільниці без помічника машиніста – в одну особу. Цей експеримент не прижився в депо, бо тепловоз потребує ретельного догляду за дизель-генераторами, і в одну особу поїзд не мав належного контролю на однопутних дільницях. У той час здолбунівські машиністи водили поїзди до Львова в одну особу, але – електровозами.

Хоча основна робота забирала чимало часу та сил, Василь Миколайович завжди був у вирі громадської роботи, очолював раду громадських інспекторів з безпеки руху, а громадськість тоді дуже прискіпливо перевіряла тепловоз, який щойно вийшов з ремонтного цеху. Нелегка праця машиніста та громадського діяча Василя Кишкана була гідно оцінена в той час – його портрет майже 10 років прикрашав обласну Дошку пошани, а згодом і Першотравневого району Чернівців. У його сімейному архіві зберігається багато Почесних



грамот від керівництва залізниці, відділку, депо, громадських організацій нашого міста. Василь Кишкан нагороджений медаллю “За трудову доблесть”.

За 40 років роботи Василь Миколайович залишив у депо не тільки добрі спогади про себе як про машиніста-професіонала, а й частку своєї невичерпної енергії. А нині він пишається своїми вихованцями, з якими тривалий час працював. Це машиністи Анатолій Тоненький, Іван Цап, Олександр Черняхівський і навіть теперішній начальник депо Анатолій Гураленко, із яким Василь Кишкан працював в одній бригаді впродовж трьох років. А ще майже два десятки помічників, які працювали поруч, в кабіні тепловоза. Для них Василь Миколайович Кишкан і нині залишається зразком сумлінної, відданої праці.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза, м. Чернівці
На фото: машиніст локомотивного депо Чернівці Василь Кишкан. 1978 рік

• 5 грудня – День статистики

Про статистику на залізничному транспорті згадується ще в 1819 році, після започаткування державної статистики при Міністерстві внутрішніх справ Російської імперії. Відділи обліку та звітності на залізницях СРСР в архівних даних згадуються ще у 1925 році.

Наприкінці 1939 року на території Західної України було створено Львівську та Ковельську залізниці. Саме із цього часу бере початок робота відділу обліку та звітності Львівської залізниці.

У роки Великої Вітчизняної війни відділ обліку та звітності, як і вся галузь, працював в особливому режимі. Його діяльність була спрямована на виявлення та мобілізацію всіх наявних ресурсів для вирішення невідкладних завдань. Особлива увага приділялась терміновим переписам матеріальних та трудових ресурсів, їхньому аналізу та розрахункам, організації оперативної статистики про роботу найважливіших у військово-стратегічному відношенні підприємств.

Після закінчення війни статистика зберегла свої функції та особливості, притаманні їй у період війни. Для ефективного планування процесу відновлення господарства необхідно було здійснити термінові переписи залишкового майна, завдань збитків та руйнувань.

Саме в цей відповідальний період відділ обліку та звітності Львівської залізниці очолював директор-підполковник адміністративної служби Тимофій Георгійович Бородін.

У період 1948-1950 років для статистичної науки почався новий

етап розвитку. У всіх галузях народного господарства, в тому числі й на залізниці, окрім проведення різного роду переписів, складання звітності та забезпечення її достовірності, почалось статистичне порівняння даних до попередніх років. У 1953 році Львівська та Ковельська залізниці були об'єднані в єдину Львівську залізницю. Змінилися об'єми роботи для працівників статистики, нові території треба було по-новому вивчати, щоб забезпечити виконання тих завдань, які стояли перед об'єднаним відділом обліку та звітності.

У 50-х роках минулого століття почалось впровадження механізації виробничих процесів, з'явилися перші натяжки на автоматизацію процесу виробництва. Статистика бачила своє завдання у тому, щоб не відставати від розвитку науково-технічного прогресу та гнучко пристосовуватися до нових умов.

За пропозицією Куничака В. М., який очолював відділ статистичного обліку та звітності з 1966 по 1995 рік, Міністерство шляхів сполучення у 1968 році запровадило на Львівській залізниці новий порядок обліку виконання графіка руху вантажних поїздів, в залежності від виконання кожним поїздом нормативів часу знаходження на диспетчерській

Служба достовірних даних

дільниці. Забезпечення достовірності обліку та звітності, запобігання припискам, виявлення помилок у статистичній звітності в період стрімкого розвитку перевізного процесу було складним завданням, з яким відділ уміло впорався.

Наказом начальника залізниці від 19.02.1988 №36/Н змінено структуру апарату управління залізниці – відділ обліку та звітності реорганізовано у службу статистики та економічного аналізу. А в 1995 році з метою забезпечення автоматизації перевізного процесу на Львівській залізниці служба статистики увійшла до складу обчислювального центру, який був реорганізований у інформаційно-статистичний обчислювальний центр.

Із 1996 року в дослідну експлуатацію введено автоматизовану систему організації управління перевезень (АСО УП), яка мала б відображати всі процеси, що відбувались з рухомим складом. Період впровадження та приведення у відповідність цієї системи тривав 10 років, наповнених наполегливою працею під керівництвом начальника відділу статистики та економічного аналізу – заступника начальника інформаційно-статистичного обчислювального центру Пех Олександри Михайлівни. Цей період можна вважати найскладнішим у технічно-інформаційному плані. Введення процесів автоматизації вимагало додаткового навчання працівників

підрозділів, відповідного мислення. Впровадження нових автоматизованих робочих місць (АРМ) в комерційному, вагонному, локомотивному господарствах, впровадження нових програмних продуктів також вимагало постійного моніторингу та аналізу відповідності до фактичних показників. Все це лягало на плечі працівників статистики.

Напружена 10-річна праця врешті дала добрі результати. Із 2006 року оперативні дані автоматизованих систем, а саме вагонної та локомотивної моделей на 95% відповідали дійсності. Цими системами можна було користуватись в оперативній роботі та оперативному плануванні.

Крім оперативних показників у дослідну експлуатацію вводились автоматизовані системи з обліку кадрів (АСУ Кадри), система бухгалтерського обліку “ФОБОС”. Впровадження цих систем та приведення їх роботи у відповідність до вимог та завдань відокремлених підрозділів також залишалась частково і за статистикою, яка відповідає за достовірність формування первинних та звітних форм.

Наступним етапом автоматизації статистичного обліку стало автоматизоване формування статистичної звітності на базі оперативних даних із різних АСУ та АРМів. Відновлена 01 січня 2007 року служба статистики управління Львівської залізниці взяла активну участь у цьому про-

цесі та була ініціатором багатьох змін та доповнень. Очолила службу Олександра Михайлівна Пех.

У службі статистики працюють висококваліфіковані фахівці, серед яких є спеціалісти з вагонного, локомотивного, комерційного господарств та господарства перевезень, праці і заробітної плати. А вже керувати обліком та формуванням звітності по всіх господарствах залізниці повинні всебічно розвинуті та підготовлені професіонали в галузі залізничного транспорту. Нині очолює службу Олександр Іванович Скигар.

Статистика є важливою і невід'ємною частиною економічного життя залізничної галузі та держави в цілому, адже статистика – це не лише цифрові дані про явища у суспільному житті, але й особлива наука, яка має свій специфічний предмет і метод досліджень.

5 грудня разом із усіма працівниками служби статистики залізниці професійне свято відзначатимуть і ветерани служби, які передали нинішнім залізничникам свій досвід, уміння та повагу до професії: Василь Миколайович Куничак, Луція Іванівна Римська, Юхим Йосипович Заломов, Богдан Миколайович Вальків, Надія Дмитрівна Куницька та багато інших.

Зі святом вас, дорогі колеги-статистики!