

Гобелецькі – підкорювачі Карпатських перевалів

І з заздністю дивиться Федір Іванович на тепловози, які після екіпірування і техогляду в депо йдуть на станцію, де зустрічаються з вагонами й ведуть їх у дорогу за маршрутами... Що поробиш, роки примусили бувалого машиніста Гобелецького залишити поїзну роботу. А так хотілося б і зараз застрибнути у кабіну тепловоза і звичним рухом натиснути на рукоятку реверса.

Федір Іванович добре пам'ятає той день, коли її символічне зображення передав синові Юрію і під захоплені оплески своїх колег попрощався із деповцями...

Але домашній затишок не припав ветерану до душі, людські голоси і гул техніки в цехах знову покликали його в цю неспокойну і водночас таку знайому і приємну круговерть. І хоча професія екіпірувальника, яку йому запропонували, не така вже й романтична. Але, як кажуть, друзі-тепловози поряд. Дивиться на них Федір Іванович і мимоволі згадує свою молодість. Не віриться, що за плечима не один десяток років, відданих професії машиніста.

...Всього лише три роки минуло після війни, коли Федір після залізничного училища переступив деповський поріг. Довелось попрацювати на паровозі кочегаром, а потім помічником машиніста. Ну й робота була: вугілля на паровози давали таке, що лопату з рук не випускали – доки виберешся на Карпатський перевал, а це 80 кілометрів підйому, треба було 12-15 тонн вугілля перелопатити.

– Але нічого, Федю, тримайся, – підбадьорював його досвідчений наставник-машиніст Іван Якович Саранцев. Не раз садив його на своє сидіння, щоб він вчився керувати гальмами поїзда, що йде під уклон. – Давай, давай, Федю, набивай руку!

Подобалося хлопцеві, коли ледь помітним рухом гальмівного крана двотисячна махина ешелона підкорялася йому. Він відчував, що з кожним роком набирає досвіду, майстерності. І от настав той день, коли Федір закінчив дортехшколу і отримав право на керування паровозом. Це були роки, коли серед деповських паровозників розгортався рух “великоваговиків”. Щоправда, рідко-хто з молодих машиністів ризикував додавати до своїх поїздів 100-200 тонн вантажу. Але час змушував паровозників переосмислити ту ситуацію, яка складалася на Коломийському вузлі – Мукачівський напрямок зменшив вантажопотік через реконструкцію. Тому вантажопотік по станції Коломия значно зріс і вузол фактично “задихався”. Тож коломийським паровозникам у той час було нікуди діватися. Великоваговики повинні йти...

Хоча всі знали, що з Карпатським перевалом дуже важко “сперечатися”. Деколи доводилось кочегару йти попереду паровоза і посипати рейки піском, інакше “не витягнути” поїзд. Проте машиністи розуміли: іншого виходу нема і йшли на цей крок.

Машиніст Гобелецький не був із лякливих. Він впевнено брав великоваговики і виводив їх на перевал. Його бригада за місяць перевозила 4-5 тис. тонн понадпланових вантажів.

Звичайно, це змагання породжувало все нові імена, серед яких в основ-

ному була молодь: машиністи Микола Омелченко, Михайло Курилич, Віктор Матякін, Володимир Нечай, Степан Плещук, Петро Маргунов і багато інших. І, звичайно, серед передовиків не раз згадувалося ім'я Федора Гобелецького.

Минули роки, на зміну паровозам приходили в депо дизельні локомотиви. Першими їх почали освоювати більш досвідчені механіки, такі як Леонід Матякін, Василь Місюрка, Іван Лучко, Михайло Кривошиїв та інші.

Не відставав і Федір Іванович, він засів за підручники, бо піти на курси не мав можливості: сім'я із дев'яти осіб – семеро дітей. Тож все студював самотужки: основи фізики, електротехніки, хімії... І не гірше інших зумів освоїти нові дизельні машини...

Першим услід за батьком із родини Гобелецьких у депо після закінчення технічного училища прийшов син Іван, який вибрав професію ремонтника. Понад двадцять років він працював у ремонтному цеху слюсарем-дизелістом. Разом зі своїми колегами: Савчуком, Березовським, Бегметюком, Дацюком, Кристофовичем – завжди працювали з вогником, з гарантією випускали тепловози у рейси. А неодноразово бувало й так: тепловоз поставили в цех на ремонт, а його вже запланували під поїзд. Іван Федорович послушав роботу дизеля і тут же визначив, чи вийде тепловоз вчасно. Тому часто саме ця бригада виходила переможцем у трудових змаганнях серед ремонтників. Саме на їхній майстерності базувалися школи обміну

передовим досвідом. Вони вміли реставрувати деталі, які, на їхній погляд, ще могли послужити, а це економія коштів і немала.

А скільки рацпропозицій було впроваджено у слюсарів-дизелістів, якщо тільки в Івана Федоровича їх понад сорок.

У деповському колективі є ще один представник династії Гобелецьких – син Юрій теж пішов професійною дорогою батька. Досконало засвоїв професію машиніста тепловоза. І, за відгуками машиніста-інструктора Петра Пастуха, вдало вписався у роботу. Хоча досвід ще невеликий, але перспектива є. За перших два роки роботи машиністом тепловоза Юрій Гобелецький з помічником Іваном Орешком зуміли перевезти додатково до плану біля 40 тис. тонн народногосподарських вантажів, при цьому внесли у скарбничку ощадливості 16,5 тонн дизельного пального.

– Члени нашої колони, в основному, люди роботящі, активні у всіх передових починаннях, – каже Петро Пастух. – Звичайно, водити великовагові поїзди і економити паливо – це завдання для них номер один. Є ще один момент, що пам'ятати експлуатаційникам потрібно щоденно – зауважує машиніст-інструктор. – Це вміння підтримувати машину у відмінному стані, адже “безгосподарний” тепловоз довго не прослужить.

Разом із тим Юрій Гобелецький зазначив, що важко іноді доводиться машиністам, адже дизель-поїзди Д1 угорського виробництва вже давно відпрацювали свій моторесурс (приблизно сорок років вони працюють у депо).

Залишився вірним прикладу батька ще один син – Володимир. Він прийшов у депо відразу після закінчення школи. Так само мав бажання стати машиністом. На підприємстві досвідчені наставники допомогли хлопцеві досконало опанувати фах помічника машиніста. Відслуживши у війську, Володимир повернувся у колектив.



Успішно закінчив навчання у дортехшколі, отримав права машиніста тепловоза. Декілька років водив великовагові поїзди на важкому Карпатському перевалі. За відгуками керівництва депо, бригади машиніста Володимира Гобелецького вправно виконує поставлені завдання і при цьому скорочує розхід пального. Щороку на їхньому рахунку по 30-40 тис. тонн перевезених понад план вантажів та по 12-15 тонн зекономленого дизельного пального. Володимир не зупинився на досягнутому – успішно засвоїв водіння дизель-поїздів, став класним механіком, охоче ділиться досвідом зі своїми колегами по роботі.

Думаю, ця розповідь буде неповною, якщо не згадати ще одного з трудової династії Гобелецьких – рідного брата Федора Івановича – Петра (на фото). Він за рекомендацією Федора Івановича наприкінці п'ятдесятих теж пішов працювати у депо. За кілька нелегких років зумів пройти багато сходинок майстерності, освоюючи керування паровозами, тепловозами, дизель-поїздами, став першокласним механіком. Неодноразово Петра Івановича згадували, як кращого машиніста з водіння великовагових поїздів через Карпатський перевал. І навіть тут, на цій важкій ділянці, він уміло добивався економії пального. Не випадково йому довірили проводити школи обміну передовим досвідом у скороченні витрат дизельного пального. І не один десяток машиністів дякують йому за те, що він зумів переконати їх, що не все залежить від тепловоза, бо значно більше залежить від машиніста.

Петро Іванович досі бере активну участь у громадській роботі деповського колективу. Виконує обов'язки громадського інспектора з безпеки руху поїздів, понад десять років був членом президії райпрофсожу. Часто можна побачити, як він пильно оглядає тепловози, які виходять після “лікування” з цеху ремонту.

За свою працю та вміння передавати багатий досвід і майстерність колегам по роботі Петра Івановича нагороджено знаком “Почесний залізничник”. Навіть на заслуженому відпочинку Петро Гобелецький не залишив наодинці своїх друзів-паровозів. Про це “Львівський залізничник” неодноразово розповідав читачам. На прохання керівництва депо Петро Іванович зумів вдихнути нові сили у старі парові машини, які стали на службу туристам, ведучи склади мальовничою карпатською природою.

Олександр ГОВОРКОВ,
ветеран праці,
почесний залізничник,
колишній машиніст
м. Коломия
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА



Львівський Залізничник

Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua

ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 35 816.
Замовлення 1860.

Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Оріся Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.

Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.

Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Оріся ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27
Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80