

Щасливими є ті люди, які мають що згадати. Ветеран залізничного транспорту Василь Скрипинець, який мешкає в Чинадієві на Закарпатті, теж вважає себе щасливою людиною. Щоб поділитися спогадами з іншими, він, незважаючи на поважний вік – 86 літ, сів у поїзд і приїхав до Львова в управління залізниці. Поспілкувався з головою дорпрофсожу Андрієм Сенишином та зайшов у редакцію.

– Мені ще навіть не виповнилося 18 років, як батько написав “прошення”, щоб мене взяли працювати на колію. Мама наполягла, каже: “Пиши, бо дітвак (хлопець – ред.) хоче робити”,

Дружина називає Василя Скрипинця “залізним залізничником”

– згадує Василь Скрипинець. – Батько пішов до священика, щоб дав клопотання у Дебрецен, в управління залізниці. Прийняли мене чистити колію від бур’янів на мадярській станції Шоран, де вже не один рік працював стрілочником мій старший брат Іван. Так у 1943 році я став залізничником.

Як згадує Василь Васильович, його дід, татів батько Гаврило Скрипинець, у 1883 році пішов працювати на будівництво залізниці через перевал. Робота була не з легких: тачками возили землю для земляного полотна на дільниці Свалява-Вовчий.

Багато років по тому, у 1902-му, син Гаврила Скрипинця Василь, відслуживши в австро-угорській армії, зняв мундир гусара й одягнув форму головного кондуктора на вантажних поїздах, що курсували до Польщі. Потім працював черговим блок-поста, відкривав семафори на станції Чинадієво. Власне з цієї посади й пішов на пенсію, віддавши

залізниці понад 30 років сумлінної праці. Такою ж відданістю галузі відзначається і його син Василь, який свої перші трудові кроки зробив ще у далекому 1943-му. А з серпня 1946 року вже працював на посаді молодшого кондуктора, переймав досвід батька – головного кондуктора.

– У кондукторському резерві ми працювали разом із молодшим братом Іллею, – згадує Василь Скрипинець. – А у 1948 році мене і брата Юрія призвали до армії. Привезли на станцію Харків-Сортувальна. І майже чотири роки ми відбудовували зруйновану залізницю.

Невдовзі після повернення додому Василь Скрипинець став головним кондуктором вантажного руху кондукторського резерву станції Мукачєво і відпрацював на цій посаді аж до 1969 року.

А брат Юрій, із яким разом служили в армії, одружився в Харкові, працював начальником поїзда Харків–Калінінград та Харків–Москва, а його дружина була провідницею.

Розповідаючи про працю головного кондуктора вантажного руху, Василь Скрипинець згадує про її особливості на перевальних дільницях, про те, як доводилося долати крутий перевал. Траплялося, що й гальма відмовляли... Слава Богу, обходилося без великих втрат.

– Мені дуже полюбилася робота головного кондуктора на вантажних поїздах, – ділиться спогадами ветеран. – Потім я працював на маневрах на дільниці Кольчино–Чинадієво–Свалява–Вовчий–Воловець. А коли у 1969 році пішов у провідники, мені робота не відра-

зу сподобалася, бо звик до дисципліни, а пасажири траплялися різні. До 1984 року працював на 51-му, 7-му, 15-му поїздах, які прямували з Москви за кордон. Належали ми до московського резерву провідників. У бригаді я був профгрупоргом. У 1982 році мені присвоїли звання “Провідник пасажирських вагонів першого класу”.

Василь Скрипинець пригадав ряд ситуацій, які траплялися під час роботи на міжнародних рейсах. Були складні, а були й кумедні, проте особливих проблем не мав, бо любив дисципліну і був відповідальним.

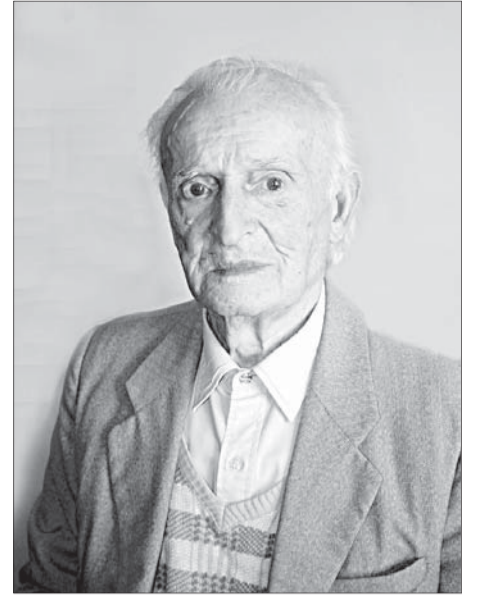
Дружина називає Василя Скрипинця “залізним залізничником”. Він не ображається, навіть гордиться цим, бо належить до династії залізничників, яка, за його підрахунками, віддала цій галузі понад 700 років. Василь Скрипинець пригадає також, що його батька нагородили золотим хрестом, коли він у 1914 році під час Першої світової війни запобіг аварії поїзда, що віз поранених.

– Нас було дванадцять дітей – шестеро хлопців і стільки ж дівчат. Усі мої брати, одна сестра та їхні діти вибрали роботу на залізниці, – задоволено каже Василь Скрипинець.

– А у вашій сім’ї хтось продовжив залізничну справу? – цікавлюсь у Василя Васильовича.

– Дочка Олена працює електромеханіком Мукачєвської дистанції сигналізації і зв’язку, а її чоловік – електрик у локомотивному депо Мукачєво. Його батько теж працював на цьому підприємстві.

Василь Скрипинець зізнався, що дуже



хоче, аби внук і внучка продовжили залізничну династію, і стурбований тим, що зараз роботи на залізниці нема, і транспортна галузь переживає не кращі часи.

– Які секрети молодості у такому поважному віці? – цікавлюсь у Василя Васильовича, який виглядає бадьоро, має прекрасну пам’ять і є цікавим співрозмовником.

– Я раненько встаю і обов’язково займаюся фізкультурою. Побігаю надворі, – розповідає Василь Скрипинець.

Він розповідає про своє життя, про своїх рідних і почуває себе щасливим, бо є про кого згадати, є про що розповісти. Уже нема на цьому світі його братів та сестер, залишився він останній, але не один. Бо є велика родина і велика пам’ять. Є свій дім, і свій сад, є дочка, зять та їхні діти – отже, є продовження роду. І це теж велике щастя.

Орися ТЕСЛЮК
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА



Провідний інженер-технолог сектора автоматизації локомотивного господарства Львівської дирекції Зіновія Купцова присвятила залізничній професії 45 років життя. Починала Зіновія Михайлівна свою трудову біографію зі скромної посади екіпірувальника складу палива, а нині колеги по роботі називають її людиною-легендою. Напевно, одна з причин криється у тому, що за час роботи Зіновії Купцової на залізниці змінилося п’ять поколінь обчислювальної техніки. Наприкінці минулого року на урочистих зборах колеги та керівництво Інформаційно-обчислювального центру вітали Зіновію Михайлівну серед інших залізничників-ветеранів із професійним святом, вручивши пам’ятну медаль, викарбовану з нагоди 150-річчя Львівської залізниці. Після урочистостей кореспондент “Львівського залізничника” запросив Зіновію Михайлівну Купцову до розмови.

Вона прийшла у локомотивне депо Стрий на посаду екіпірувальника обертового депо Ходорів у 1966 році відразу після закінчення школи. Сьогодні назва цієї професії звучить трохи незрозуміло, а тоді у її безпосередній обов’язки входив облік паливно-мастильних матеріалів на складі. Учорашня випускниця школи займалася документальною роботою, готувала довідки та звіти у паливний відділ локомотивної служби тощо. Звичайно, ця посада

Перші “комп’ютери” на залізниці були як великі книжкові шафи

не була остаточною метою у її професійних уподобаннях, тож за скеруванням депо Зіновія Михайлівна вступила у Дніпропетровський інститут інженерів залізничного транспорту.

– Я дуже хотіла вчитися на факультеті обчислювальної техніки, – згадує Зіновія Купцова. – У ті часи у Львівських вузах його ще не було, тому мені хотілося здобути нову цікаву професію.

У Дніпропетровську студенти тоді опанували техніку, яку сьогоднішнє покоління програмістів, мабуть, і не знає: “Мінськ-22” та “Мінськ-32”. А в ті часи величезні шафи з накопичувачами на магнітних стрічках із перфокартами були вершиною технічного прогресу. Звичних калькуляторів ще не було, у всіх конторах користувалися рахівницями та арифмометрами.

– Коли за розподілом я потрапила на Львівську залізницю, – продовжує розповідь Зіновія Михайлівна, – обчислювальну техніку тут уже використовували, проте на роботу здебільшого приймали випускників “Львівської політехніки” та університету імені Івана Франка. На той час на “озброєнні” залізниці були машини “Мінськ-22”, до речі, доволі непогані як на свій час. Доводилося виконувати різні завдання, наприклад, обробку маршрутів машиністів чи заявок на вагони для перевезень... Сьогодні у кожній службі залізниці є відділ, який займається цією роботою, а тоді вся інформація централізовано надходила до обчислювального центру. Згодом нам поставили завдання налагодити облік роботи вагонів у пунктах перетину кордону. Для цього необхідно було виїздити до Чопа. Це зараз усе просто, а в ті часи для такої поїздки у прикордонну зону потрібен був дозвіл правоохоронних органів.

Згодом Зіновії Михайлівні доручили формування звітів у Міністерство шляхів сполучення до Москви.

– Вимоги до залізничників були, як у армії, – розповідає Зіновія Купцова. – Не дай Боже,

затримати звітність на кілька хвилин – телефон “розривався”.

Найбільше часу обчислювальний центр витрачав на впровадження вже готових розробок (власних на залізниці у сьогоднішньому розумінні не велося, усі вони виконувалися у проектно-конструкторському бюро Барібіно під Москвою).

Робота Зіновії Михайлівни в основному стосувалася локомотивного господарства. Тому, коли у 1980 р. почався перехід локомотивних депо на автоматизовану обробку маршрутів машиністів, доводилося навчати спеціалістів із усіх депо. Це зараз будь-яка інформація легко і просто вводиться у персональний комп’ютер і тут же відображається на моніторі. У ті часи цього ще не було: працювали на здоровенних телетайпах ТЕП-63 із великими клавішами, згодом їх змінили більш компактні німецькі, а з часом з’явилися і комп’ютери. Спочатку все освоювали самі, а згодом цьому навчали інших.

До речі, Зіновія Михайлівна добре пам’ятає часи, коли працівникам обчислювальних центрів доводилося читати інформацію “на око” просто з перфострічки.

– Спочатку це було трохи незвично, а потім призвичаїлися: кожен отвір на ній – визначений символ. Це трохи нагадувало старі фільми про революцію, де телеграфні тексти друкувалися на паперовій стрічці азбукою Морзе, – сміється Зіновія Михайлівна. – Та людина до всього призвичаюється. Якщо траплялася помилка, то для її виправлення використовували спеціальний диркопробивач – ним пробивали отвори у певних місцях стрічки, а потім цю частину інформації зчитувала машина.

На переконання Зіновії Купцової, її завжди і життєво таланито на хороших людей. Часом здається, що у часи молодості стосунки на роботі були кращими, ніж зараз, тоді було більше бажання опанувати щось нове, був ентузіазм, і не дуже звертали увагу на розміри матеріальної винагороди, а слово “фанат

свої справи” вважалося цілком нормальним, таких людей було справді багато.

Нині Львівська залізниця використовує в роботі чимало розробок наших фахівців. Однією з причин початку розробки власного програмного забезпечення стало те, що разом із розпадом СРСР ми опинилися у різних країнах, і за технічний супровід програм доводилося платити установам у сусідніх державах чималі гроші.

– У 2008 р. ми почали роботу над АСУ робочими місцями нарядника та чергового депо. Треба сказати, що будь-яка програма починається з постановки завдання. У той час мені доводилося працювати безпосередньо з деповськими спеціалістами – локомотивниками, займатися супроводом та впровадженням програмних продуктів. Тут є своя специфіка і після тісного й тривалого спілкування кожен замовник сприймається майже як рідна людина. Із багатьма й досі підтримую дружні стосунки.

Час минає, і нині вже намагаюся передавати набутий досвід молоді. Спеціалісти до нас приходять розумні й краще освічені, ніж колись у їхньому віці були ми. У мене інколи питають, що складніше: працювати програмістом чи технологом? У процесі роботи часто виникають і реалізуються спільні ідеї технолога і програміста. Програміст виконує поставлене завдання, від нього залежить метод вирішення, мова програмування і багато іншого. А технолог повинен чітко сформулювати завдання, для цього треба буквально влізти у технічний процес, відчувати його зсередини. Від цього залежить успіх виконання роботи, над якою працює не одна людина, а ціла команда.

Можливо, саме тому у пам’яті Зіновії Михайлівни краще закарбувалися різні виробничі випадки, люди, з якими доводилося співпрацювати увесь цей час, тоді як спогади про особисте відійшли на задній план.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора