

# Михайло Момот завжди спирався на робітничу мудрість колективу

**Ми – ветерани залізниці – досі згадуємо і пам'ятаємо нелегкі післявоєнні роки. Якраз цьому поколінню залізничників дісталася найважча робота з відбудови залізничних колій, локомотивних та вагонних депо і соціальних об'єктів, щоб налагодити безперервний ритм руху поїздів. Вагомий внесок у цю роботу зробив Михайло Момот, який пройшов трудовий шлях від слюсаря-вагонника до посади заступника начальника залізниці.**

Спогади про цю непересічну людину повертають мене в 1966-1968 рр., коли ми разом навчались у вечірній середній школі, де він виявляв якості лідера, організованого та відповідального учня. Відповідальність була йому притаманна, бо на той час він уже працював бригадиром комплексної бригади на ремонті вантажних вагонів.

...Навесні 1945 року троє друзів – Анатолій Побережний, Микола Онищук та Михайло Момот, покинувши своє рідне село Чечельник, що на Хмельниччині, босі та голонді пішки дісталися Чернівців. Дорогою їх іноді підбирали водії тилових армійських автомобілів, що рухалися на захід. Військові їм довели їх до Чернівців. А в місті вже організувалися профтехучилища. Невдовзі 15-річні хлопчики стали учнями Чернівецького залізничного училища №1, де навчали залізничних професій, а майбутні учні училища виконували господарські роботи, готуючи учбові аудиторії, слюсарні майстерні, гуртожитки до початку навчального року. І хоча навчання в училищі розпочалося на півмісяця пізніше, усе ж завдяки спільним зусиллям педагогів та учнів-юнаків було дано початок роботі з підготовки фахівців для залізниці.

Збігли нелегкі роки навчання, і вже в пам'ятному, голодному 1947 році відбувся перший випуск Чернівецького ЗУ-1. Михайло Момот здобув професію "Слюсар шостого розряду з ремонту вагонів". На той час це був найвищий розряд, який могли отримати найкращі випускники училища.

Усього рік він працював слюсарем у вагонному депо Чернівці, а вже в 1948-му його скерували на Південно-Сахалінську залізницю. Тут у ремонтно-вагонному цеху міста Південно-Сахалінськ упродовж чотирьох років Михайло Момот обладнував автогальмами вагони, які експлуатувалися на ручному гальмуванні. За цей період часу вагонний парк цієї залізниці був переведений на автоматичне гальмування.

Після служби в армії він повернувся в Чернівці, у вагонне депо, де почав набиратися керівного досвіду. Після закінчення Дніпропетровського інституту

ність та ініціативність сприяли молодому керівнику в подальшому русі до більш високих та відповідальних посад. Уже на початку 1973 року Михайла Момота призначили начальником пасажирського вагонного депо Львів, де на той час працювало понад 5 тисяч осіб.

Колектив прийняв нового керівника з надією на покращення

цеху експлуатації з ремонтними майстернями. Тут обладнали душові та роздягальні для кожної зміни робітників, реконструювали продовольчий магазин. Таким чином пасажирське вагонне депо Львів набуло високого для 70-х років рівня організації праці, а в трудовому суперництві неодноразово виходило переможцем.

У 1978 році Михайла Момота

вузлова лікарня тіснилася в будинку, де неможливо було на належному рівні надавати медичну допомогу залізничникам. Щороку я намагався втиснути в титульний список будівництво лікарні в Чернівцях, – говорить Михайло Андрійович, – але не вистачало то грошей, то будматеріалів, то підрядника. Нарешті у 1986 році на виділеній земельній ділянці розпочалося будівництво цього об'єкта.

У 1989 році комплекс поліклініки і лікарні прийняла держкомсія на чолі з Михайлом Момотом. Сьогодні ця лікарня – одна з кращих у місті. Її лікарі-ветерани з особливою вдячністю і повагою згадують Михайла Момота, який ініціював і курував це будівництво.

Із відстані років можна сказати, що це був період бурхливого розвитку нашої залізниці. На всіх залізничних вузлах щороку будували 50-55 тис. квадратних метрів житла, розвивались охорона здоров'я, робітничі постачання, сфера відпочинку. Оновлювалися локомотивний та вагонний парки.

Десять років пропрацював Михайло Андрійович поряд із начальником залізниці Маратом Грабським. Це була команда професіоналів, керівників високого класу, які залишили по собі добру згадку про свою порядність та уважне ставлення до потреб трудових колективів залізничних підприємств.

Михайло Момот віддав залізниці 55 років життя. Його праця гідно оцінена орденами та медалями, а звання "Почесний залізничник" нагадує йому про ті трудові звершення, до яких був причетний у своїй роботі.

Не обійшлося без теплих спогадів про роки праці під час зустрічі керівництва залізниці з ветеранами з нагоди 150-річчя Львівської магістралі, на яку, серед інших, запросили Михайла Андрійовича Момота. Переконаний, що такі заходи з участю ветеранів повинні відбуватися на всіх підприємствах залізниці. Спогади ветеранів мають слугувати для молодого покоління залізничників прикладом високої відповідальності, гострого відчуття поклику часу, порядності у ставленні до людей. Ці риси були і залишаються притаманними Михайлу Андрійовичу Момоту.

**Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,**  
колишній машиніст  
тепловоза, м. Чернівці

**На фото: Михайло Момот**  
(другий зліва) серед колег –  
ветеранів залізниці

**Фото Юліана ОЩІПКА**



інженерів транспорту Михайло Момот працював на різних керівних посадах. Достеменно знаючи ремонт вагонів, за підтримки трудового колективу Михайло Андрійович узявся за непросту роботу керівника підприємства.

Багато зусиль докладав він для покращення побутових умов праці в цехах депо, де з'явилися душові, ремонтні цехи були розширені – це дало змогу ремонтувати вагони у цеху, а не під відкритим небом, підприємство вперше отримало дозвіл на ремонт пасажирських вагонів. За ініціативи Михайла Момота було виділено 2 га землі на ст. Вадул-Сірет, де збудували пункт перестановки вагонів європейської колії, ця перестановка функціонує донині. У ці роки були продовжені колії екіпірувального пункту пасажирських вагонів у Чернівцях і встановлена мийна машина.

Сьогодні Михайло Андрійович з теплою згадує колектив чернівецьких вагонників. Саме тут він черпав сили, щоб долати труднощі, тут навчився житейській мудрості, поважного ставлення до людей праці. У роботі керівника завжди опирався на колектив, робітничу мудрість ніколи не підводила його.

Наполегливість, цілеспрямова-

умов праці, бо чимало недоліків треба було усувати негайно. Тому на щоденних плануваннях ставив перед керівниками цехів і структурних підрозділів завдання якісного ремонту вагонів та культурного обслуговування пасажирів у поїздах.

– До речі, – згадує Михайло Момот, – на одній із нарад я зустрів свого першого майстра-вихователя в училищі Костянтина Супруновича, який уже працював у депо начальником поїзда. Через довгих 26 років зустрілися наставник і учень. А попереду був величезний перелік виробничих проблем, які належало вирішувати. Депо не виконувало план із ремонту вагонів, не було санітарно-побутових приміщень ні в цеху експлуатації, ні в резерві провідників, послаблена робота з гарантування безпеки руху, не було елементарного обліку білизни для пасажирських поїздів.

За півроку зазнали якісних змін технологія ремонту вагонів, підготовка поїздів до рейсу, обслуговування пасажирів. Вагонне депо Львів увійшло у звичний ритм роботи. А за 5 років керівництва завдяки наполегливості Михайла Момота в депо збудовано пункт ремонту вагонів без відчеплення, двоповерхову ідально та споруду

обрали головою профспілкового комітету Львівського відділку, а невдовзі ця профорганізація влилася у Львівський райпрофсоюз, який об'єднував понад 50 тис. спілчан. Шестирічний період роботи у профспілці додав Михайлові Момоту великого досвіду у спілкуванні з людьми різних професій.

У 1984 році Михайла Момота призначили заступником начальника залізниці з кадрів і соціальних питань. Під його опікою в той час були служби кадрової роботи, лікарсько-санітарна, ДОРУРС, відділ заробітної плати і соціальних питань, а також відділ учбових закладів та дошкільних організацій. Напружена робота залізниці вимагала особливої уваги до роботи з кадрами. Тодішня системна робота у цих напрямках зберегла свої позитивні наслідки й донині, бо фахівці, які тоді увійшли до резерву, нині керують залізницею та її відокремленими підрозділами. Особливу увагу Михайло Момот приділяв учбовим закладам – випускників технікумів та профтехучилищ працевлаштовували, а географія була досить широка – Росія, Казахстан, Прибалтика. Машиністи, майстри колії, слюсарі ремонтних цехів і досі працюють у цих країнах.

– Майже 45 років Чернівецька

**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:**  
Орися 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 Андрій КОСЮРА.....226-37-80  
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**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 38 491.  
Замовлення 61.  
Зверстано у комп'ютерному центрі  
редакції газети "Львівський  
залізничник".  
**Комп'ютерна верстка**  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
**Склад редакційної колегії:**  
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися  
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".