

У час свого 60-ліття Володимир Васильович Анін має що згадати. І нелегке дитинство, і мандрівки величезною територією усього Радянського Союзу, і 26 років зовні ніби спокійної, однак доволі бурхливої і нелегкої роботи на чолі первинної профспілкової організації відокремленого підрозділу “Пасажирське вагонне депо Тернопіль”. І не просто згадати, але й розповісти. Однак розповідає історії з життя скромний іменник не вельми охоче. І постійно наголошує, що головне – не розповіді, а справи, здійснені спільно з колегами по роботі.

Народився Володимир Анін 27 січня 1952 року на Львівщині у селі Бібзани тоді ще Поморецького, а нині – Золочівського району. Про те, що доля зведе його із за-



Якби в далекій дорозі щось трапилося, і до пункту призначення товар прибув “із душком”, це була б величезна пляма на

залізницю. І вже наступного року іменитому керівнику-професіоналу пропонують очолити соціальну сферу депо Тернопіль. Після вагань він погодився.

Нове поле для звершень

– Йшов я на посаду неохоче, – зізнається Володимир Анін. – Покликав мене тоді начальник депо Іванов і каже: “За мною – виробництво, а ти бери на себе соціальну сферу”. А я любив більше господарську роботу, де відразу бачиш результат. Та згодом я визнав, що така робота дуже потрібна. І вона не набагато легша за виробництво.

За 20 років на чолі первинної профспілкової організації було зроблено чимало. Однак перше, що зробив новий голова – профспілкова організація вийшла із підпорядкування райпрофсожу і перейшла у дорпрофсож.

– Головою профкому я був обраний, коли райпрофсож очолював Юрій Мигальов, – згадує Володимир Васильович. – І от ми ходимо, їздимо на ті пленуми, вони там вирішують – простій, рух, графіки таке інше. А ми ж – специфічна організація. У нас тоді було 2900 членів профспілки, і така система нам не підходила. Підготував я конференцію, оформив перехід.

На посаді голови профспілкової організації турбот не бракувало. Відбувалося

ту до смаку, то тут у нас – вибір невеликий, – каже Володимир Анін.

Однак недостатня фаховість молоді компенсувалась появою нових видів діяльності. Таких, що були новиною і для “старожилів”. І якщо з підготовкою у новачків виникали проблеми, то у працелюбності та бажанні вивчити нову сферу рівних їм ще треба було пошукати.

– Аби втриматись “на плаву”, депо взялося за ремонт різноманітного рухомого складу, – зауважує Володимир Анін. – Ми почали отримувати зі Львова поїзди на ремонті КР-1, КР-2, деповський ремонт. Як правило, давали нам дуже старі вагони. Ті, що в “загашнику” стояли, розібрані на запчастини. Треба було робити ручки, сіточки для рушників, зашивати дивани. От ми й почали навчатися цієї роботи. Потім взялися за ремонт колійної техніки. А це вже специфічна робота. Працівник повинен знати акумулятори, двигуни, електрообладнання, а цьому всьому треба десь і колись навчитися.

Тонкощі спілкування

У профспілковій роботі Володимир Анін зрозумів просту річ: щоб ефективно працювати з людьми, треба розуміти людську природу, уміти співпереживати іншим.

– Усе залежить від характеру людини,

“ПРАЦЮВАТИ З ЛЮДЬМИ ТРЕБА ТОНКО...”

лізницею, навіть гадки не мав. Адже ніхто в родині не працював “на колії”. Натомість усі важко працювали на землі.

– Мій батько Василь 1906 року народження, був інвалідом, не мав обох ніг, – розповідає Володимир Васильович. – Він помер, коли мені було 15 років, практично у мене на руках. І хоч я був наймолодший у сім’ї, на мені трималось домашнє господарство. Доводилось орати, сіяти, бути за старшого.

Після непростих шкільних років Володимир Анін вступає у Золочівське будівельне училище. По закінченні його скеровують до Києва, на завод “Стройдеталь” тресту “Гідроспецстрой”, де приймають на роботу зварником 3 розряду. Не пропрацювавши й двох років на своєму першому робочому місці, Володимир Анін пішов служити в армію.

Повернувшись із лав збройних сил, хлопець вирішує знайти роботу за фахом ближче до рідного краю. Тому у 1972 році його прийняли слюсарем 2 розряду з ремонту рухомого складу пункту техогляду вагонів станції Тернопіль. Із того моменту життєвий шлях Володимира Васильовича тісно переплівся із залізницею.

З армійських лав на колійні простори

Кар’єра Володимира Аніна розпочалася доволі стрімко. Після року на посаді слюсара йому довіряють посаду оглядача вагонів, а згодом відправляють на навчання у дортехшколу. Там він здобував освіту механіка автономних рефрижераторних вагонів.

– Зараз ми тих рефрижераторів не використовуємо, – каже Володимир Васильович. – У них ми возили вантажі, що швидко псуються – м’ясопродукти, овочі, фрукти. Їздили від Владивостока до Чопа, навіть за кордон – до Чехословаччини, Угорщини. Бував усюди – від Кушки до Архангельська і Мурманська. Знав Прибалтику, Кавказ, Казахстан як своїх п’ять пальців.

Самі рефрижераторні поїзди були приписані до депо і курсували по всьому СРСР. Зміни були чималенькі – 45 днів у дорозі, наступні 45 днів відпочиваєш. Як зізнається Володимир Васильович, інколи доводилося пробути в зміні і з сотню днів. А робота на колесах, у специфічному поїзді – непроста. Треба було тримати на контролі 8 холостильних машин, 4 вантажних вагони, ще один – під бригаду, що їх обслуговує, 2 великі електростанції, і ще одну – допоміжну.

репутації депо, не кажучи вже про колектив поїзда, з якого відшкодували б збитки. На щастя, із Володимиром Аніним такого не траплялося ніколи.

– Апельсини у нас тут бували тільки на зимові свята, та й то не всюди, а бананів ніхто й не бачив, – розповідає Володимир Анін. – А ми їх возили. Хоча найчастіше і найбільше возили м’ясо та рибу – продукти, для яких такі поїзди й призначались. Із морських портів везли курей, з Виборга – апельсини. Постачали центральні райони, в основному Москву. Там у них була Останкінська холодильна база, центральна база холодильників. Туди завозили усе: і маргарин, і м’ясо, і апельсини. Ця база годувала всю Москву. Бувало, привіз із Виборга апельсини і тут же їх повіз у Кисловодськ. Середня Азія забезпечувала овочами Далекий Схід, Крим забезпечував північні райони – Архангельськ та Мурманськ.

Від таких виснажливих “турне” Володимир Васильович згодом відмовився – різкі кліматичні перепади переносити було дедалі важче. Після останньої своєї поїздки до Красноярська лікарі рекомендували йому осілий спосіб праці. Так Володимир Анін повернувся в депо Тернопіль, де почав працювати слюсарем, а згодом майстром електроцеху.

“Осілі” здобутки

Як зазначив Володимир Васильович, електроцех на початку 80-х лише створювався. Зрештою, як і все депо. Опалення нема, дах тече. Перше, що він зробив на новій посаді, – влаштував автономне електричне опалення.

– Нашого цеху трохи боялися – треба було електрообладнання знати, – розповідає профспілковий лідер. – А я набрався чимало досвіду в поїздах і на ПТО автономних вагонів ходив. Ті вагони були “безхозні”, треба було проводити відновлювальні роботи і випустити їх в терміни, передбачені плановим завданням. Але як був бригадиром на ПТО, то навчився. Коли цех добудували, тримав його в ідеальному стані. Коли зі Львова приїжджали з перевірки, то цех контрольно-вимірвальних приладів був найкращим, а потім йшов наш.

За впорядкування та бездоганну роботу електроцеху Володимира Аніна помітило керівництво Львівської залізниці. У 1985 році йому присвоїли звання “Кращий майстер вагонного господарства залізниці” із занесенням до Книги пошани Львівської

становлення та будівництво депо. У цих непростих умовах профспілка знаходила собі “додаткову” роботу.

З ініціативи і стараннями Володимира Аніна для залізничників був створений гаражний кооператив на 400 місць та дачний кооператив. А на базі відпочинку в Лазурному тернопільське депо звело 10 будиночків на 3 особи кожен. Це дозволило щороку оздоровлювати додатково до 80 залізничників.

За час незалежності і початку кризових явищ робота на благо колективу не припинялась. Запровадили новий графік роботи, відновили автобусну зупинку, влаштували дорожню розмітку на прилеглий території. Силами працівників звели капличку та майданчик для міні-футболу – спортсмени з депо тепер беруть участь у змаганнях і навіть перемагають.

Окремим досягненням стало створення санітарно-побутових поїздів. Як переконає Володимир Анін, ця ідея народилася ще за попереднього керівника депо, а реалізувалася за сприяння нового начальника депо Валерія Посвалюка.

– Ідея із санітарними поїздами народилася спонтанно, у розмові з Андрієм Сенишином, – розповідає Володимир Васильович. – Валерій Посвалюк, на той час головний інженер депо, розпочав створення поїздів. Треба віддати йому належне. Продумав і реалізував закачування води, підігрів, роздягалки. Це було 2 роки тому. А вже потім, як він став начальником депо, тоді зробив санітарний міні-поїзд. Це ж фактично пересувна лазня, у якій працівники, переважно колійники, можуть помитися.

Кадри вирішують усе

Нині у депо працюють 505 осіб. І практично всі є членами залізничної профспілки. Одна з найгостріших проблем, із якою зіткнулася профспілка, – формування заробітної плати та оновлення кадрового складу. І якщо із зарплатою ще якось можна дати раду, роз’яснивши новим працівникам, як діє система вислуги років, засади колективного договору і перспективи, які є у депо, то з кадрами ситуація дуже складна.

У депо Тернопіль особовий склад працівників оновився на 80%. На зміну старим досвідченим працівникам прийшли молоді хлопці.

– Новим працівникам я відразу кажу – хай подумують про своє майбутнє. Якщо у містках-мільйонниках, у Києві чи Дніпропетровську, ще можна знайти робо-

– переконаний Володимир Васильович. – Мене все турбує. Я за все переживаю. Це у мене залишилося ще з тих часів, коли вдома була біда, коли батько помирав у мене на руках. Тому коли сам не можу допомогти, то намагаюся щось зробити через дорпрофсож.

Коли у залізничника трапляється біда, Володимир Васильович не залишається осторонь. А якщо власних сил замало, він кличе на допомогу колег. Нещодавно з усієї України вдалося зібрати 24 тисячі гривень на лікування працівника депо, допомогли інші депо та відокремлені підрозділи. І коли голови профспілкових організацій інших підрозділів звертаються за допомогою, тернопільяни теж не відмовляють.

Однак допомога може бути не лише матеріальною. Добре слово і щира порада чи прохання діють значно ефективніше, аніж тиск і погрози.

– У жодному разі не можна на людину кричати чи навіть підвищувати голос. Коли я працював у електроцеху, ніколи не кричав на людей. Ну, от запізнюється людина. Я ж не знаю – чому він запізнився, що у нього вдома відбувається? А від його домашнього добробуту залежить багато, це впливає на продуктивність праці. Може, з жінкою посварився, хіба мій крик йому допоможе? Я підходив, розпитував, роз’яснював, радив. Треба тонко працювати з людьми, бо ми всі різні. Немає двох людей з однаковими відбитками пальців. А що вже казати про думки чи характер? Коли людина душу відкриває, я про це нікому не кажу. Це – моя таємниця, і вона зі мною помре.

У майбутнє – з надією

Нині профспілкового лідера пасажирського вагонного депо Тернопіль найбільше хвилює доля підприємства після реорганізації структури залізниці, а отже – збереження штату працівників.

– Нас дуже турбує, у якому форматі працюватимемо далі, – каже Володимир Васильович. – Зараз глобальне питання і в колективі, і для керівництва – збереження працівників, контингенту. Ми ще досі не знаємо навіть, які варіанти можливі.

Та, попри виробничі та соціальні проблеми, у Володимира Васильовича Аніна є і надзвичайно приємне для нього хобі – риболовля. На рибалці можна дати волю емоціям і просто відпочити, споглядаючи на сине дзеркало водойми і міркуючи про високе та вічне.

Богдан ЮРОЧКО