

**У далекому 1959-му Василь Герман прийшов влаштуватися на роботу в паровозне депо Коломия – вирішив скуштувати “залізничного хліба”, та й недалеко від рідного села. Але у відділі кадрів вчорашньому солдатів нічого не змогли запропонувати, окрім роботи в будівельній бригаді. Василя це не влаштувало, бо до армії закінчив залізничне училище і вже попрацював трохи у котельні паровозоремонтного заводу в Станіславові (нині Івано-Франківськ). Та все ж вирішив зайти в депо: може, колеги щось порадять. І не помилився. Він так задивився на паровози, які стояли в цеху, що навіть не почув, як на плече лягла важкувата рука. Коли повернувся, то побачив невисокого, але кремезного чоловіка. Це був майстер промивального цеху Михайло Миколайович Мисюк.**

– На поповнення до нас? – несподівано спитав у хлопця.

– Якщо приймете, готовий хоч сьогодні розпочати, – випалив, мов із гармати, Василь.

Уже наступного тижня Василя Германа зарахували в групу котельників і закріпили за ним досвідченого майстра цієї справи. Він уважно придивлявся до роботи хлопця, інколи поправляв, але бачив, що є у Василя навички в котельній справі. Минуло не так уже й багато часу, як Василь освоївся і будь-яку роботу виконував уміло, із душею. Досвідчені працівники депо часом дивувалися його спритності та сміливості. А все після того, як у депо з рейсу повернувся паровоз, у топці якого обвалилася частина цегляної арки. Ця поломка не лише спричиняла перевитрати вугілля, але й крила в собі небезпеку: полум'я обпалувало бурти димових та жарових труб, що могло призвести до серйозних наслідків під час роботи паровоза. Згідно з правилами, такий паровоз у рейс пускати не можна.

– Треба охолоджувати котел, – наполягали керівники цеху ремонту. Але тоді довелося б залишити паровоз у цеху не менше як на 10 годин. А паровозів на той час дуже не вистачало, станція “задихалася” від напливу вантажів.

– Що ж робити? – замислився Василь, зазираючи до розігрітої топки. – А може, спробувати поставити цеглу арки без охолодження котла?!

Свою пропозицію він висловив майстру. Той не відразу відізався, а уважно подивився на котельника.

– Гаразд! Тільки обережно – у котлі тиск, і температура в топці, мабуть, понад 100 градусів...

Та Василь уже одягнув поверх одягу стару фуфайку, знайшлася і шапка-вушанка, яку натягнув по самі очі. І спритно пірнув у темряву розігрітої топки. Звідти гукнув, щоб подали смолоскип, і за кілька секунд уже встиг роздивитися, куди треба класти цеглу.

Висунувши голову з топки, глибоко вдихнув свіжого повітря і скомандував: “Подавайте вогнетривку цеглу!...”

Один момент – і кілька цеглин уже на місці, а довкола нього розігрітий метал, за яким вирує водяний окріп...

Поклав останню арочну цеглину і пружиною вистрибнув із топки. Одяг на ньому настільки нагрівся, що в кількох місцях уже починав тліти. Напарник відразу кинувся на допомогу.

– Дай віддихаюсь, – втомлено сказав Василь. А через кілька хвилин звернувся до кочегара: – Давайте дрова, розпалюйте в топці: паровоз може йти в рейс!

Майже три роки відпрацював Василь Герман у бригаді “глухарів”, так жартома називали котельників. Нелегка це була справа. Інколи цілу зміну доводилося працювати у розпеченій топці паровоза – навколо шлак і

сажа. Іноді, бувало, так надихаєшся, що слина ставала чорною, а після роботи з пневмоінструментом інколи й рук не відчуваєш. Але це Василя не лякало, свої обов'язки він виконував вправно.

Та ось у депо прийшли перші тепловози. Машиністи поїхали на перекваліфікацію у дортехшколу. Тоді ж постало питання з ремонтниками. Вирішили вчити їх без відриву від роботи – так запропонував Василь Герман і першим записався на курси. Колеги його підтримали. Кілька десятків ремонтників знаходили час, щоб побувати на заняттях, що проводили інженери-тепловозники Геннадій Авдєєв та Олексій Астаф'єв, які приїхали з інших залізниць на роботу в депо Коломия.

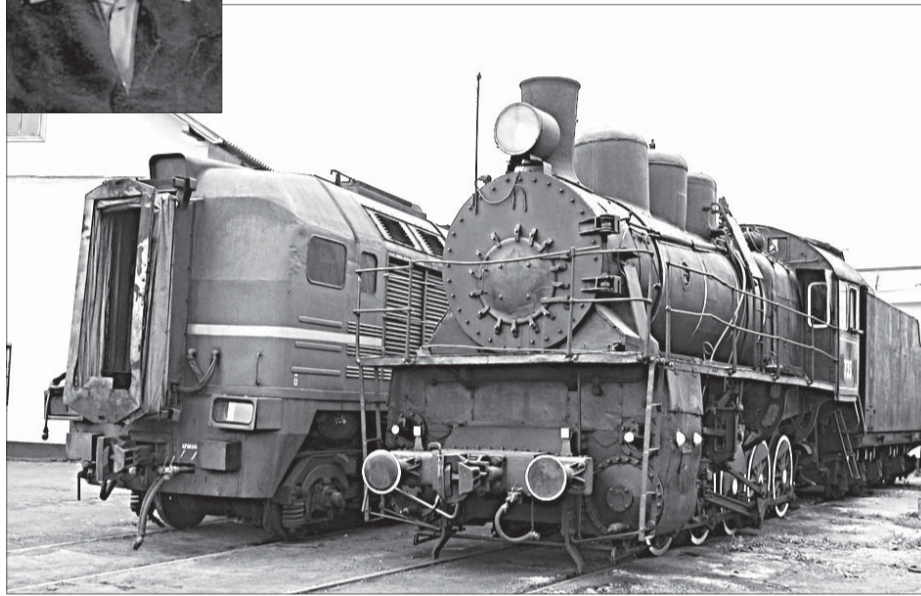
Наші ремонтники Василь Герман, Дмитро Жупанський, Іван Веселовський, Михайло Марциновський, Василь Дутчак, Василь

ли впроваджувати в інших депо Львівської залізниці. Щоправда, коли прийшли дизель-поїзди угорського виробництва, колективу довелося все починати спочатку. Василь Петрович знову наполегливо узявся за справу, подаючи приклад колегам. Почали вивчати, як працює дизель-поїзд у рейсах. Як і під час роботи з першими тепловозами, Василь Герман почав складати новий перелік різноманітних несправностей та шляхи їх усунення в дорозі. І знову записна книжка досвідченого слюсаря стала добрим помічником у роботі машиністів дизель-поїздів. Як результат, зривів у графіку руху практично не фіксувалося, хоча “червоні руті” інколи демонстрували ремонтникам свій характер. А все через те, що із запчастинами тоді було сутужно, їх постійно треба було десь шукати. Завод практично нічого не давав, ремонтни-

ки перейшли на бригадний підряд, Василь Петрович ніби здав свої бригадирські повноваження і всю увагу приділив слюсарству, задумавши повністю завершити облаштування свого відділення. Треба сказати, що завжди, коли Герман вносив якусь рацпропозицію, він брав до уваги не тільки покращення якості ремонту, але й скорочення витрат часу, бо час – це гроші. За роки праці в його активі назбиралося близько сотні рацпропозицій і звання кращого раціоналізатора Львівської магістралі.

Завдяки зусиллям таких спеціалістів, як Василь Герман, у нашому депо освоєно систему підйимального ремонту дизель-поїздів, що дало можливість колективу не тільки зекономити чимало ресурсів, але й зберегти робочу силу.

Пригадую холодний березневий день



## Три вершини трудової слави слюсаря Василя Германа

1976 року, коли слюсарю Василю Петровичу Герману вручали орден Трудової Слави III ступеня і побажали «заробити» ще зо два... У постійних пошуках нових методів покращення якісних показників ремонту рухомого складу Василь Петрович навіть не помітив, як пролетіло шість років... І от якось на плануванні старший майстер Геннадій Авдєєв зачитав ремонтникам Указ Президії Верховної Ради СРСР: “Слюсар локомотивного депо Коломия Василь Петрович Герман нагороджений орденом Трудової Слави II ступеня”.

А ще через сім років у газеті “Гудок” був опублікований указ Президії Верховної Ради СРСР, де серед кількох залізничників мережі залізниць, відзначених орденами Трудової Слави I ступеня, було прізвище слюсаря депо Коломия Львівської магістралі Василя Петровича Германа, тож локомотивники від душі вітали свого колегу й наставника зі званням повного кавалера ордена Трудової Слави.

У період масштабної технічної перебудови колумійчани швидкими темпами зуміли задіяти в приміському русі дизель-поїзди. У депо був побудований новий цех системи “Плаун”, у якому тепловози і дизель-поїзди проходять технічний огляд, а також екіпування паливом, мастилом і водою. Ремонтні цехи оснащувалися новим обладнанням, токарними верстатами, зокрема був задіяний верстат для обточування колісних пар локомотивів.

Бригада Василя Германа своє ремонтне відділення перетворила на справжню лабораторію ремонту, налаштування вузлів і електроапаратів, особливо для ремонту дизель-поїздів, а десяток молодих ремонтників завдяки Василю Петровичу стали спеціалістами високого класу.

Понад сорок років віддав Василь Петрович Герман Львівській залізниці і жодного разу не пошкодував про вибір професії. Про це знають усі, хто був із ним знайомий. На жаль, Василя Петровича вже нема серед нас, але те, що він зробив своїми руками, досі надійно працює, гарантуючи безпеку перевезень.

За роки праці у трудовій книжці передового слюсаря вищого розряду Василя Петровича Германа є 164 записи про різноманітні заохочення, подяки і нагороди. І поки що цей рекорд ніхто з деповчан не перевершив.

**Олександр ГОВОРКОВ,**  
почесний залізничник, ветеран праці  
м. Коломия

Осташук, Ярослав Чавага та багато інших охоче переймали досвід колег із локомотивного депо Верхній Баскунчак, де тепловози ТЕ-2 працювали з моменту випуску. А коли повернулись із відрядження, упевнено почали технічне обслуговування дизельних машин, при цьому не забували і про паровози. Звичайно, спочатку незручностей було чимало, але доводилось із цим миритися.

Василь Герман навіть завів спеціальний блокнот, де записував та аналізував різні несправності в електроапаратах і електросхемі, а також методи їх усунення. Цей записник не один рік “ходив” серед машиністів та електриків. Важко порахувати, скільки різноманітних несправностей у дорозі усунули тепловозні бригади за допомогою цієї записної книжки!

Напевно, тому майстер Геннадій Авдєєв і запропонував Василю Герману очолити бригаду електроапаратників.

У ті далекі часи серед машиністів стався справжній переполох. Це ж треба – Герман вирішив опломбувати апаратну камеру при виході тепловозів з ремонту!

– Як це зрозуміти? – з образою відзивалися машиністи. – А якщо в дорозі якийсь контакт не спрацює, виходить, стій на перегоні і свисти в пальці?!

Василь Герман відреагував на це спокійно:

– Ми гарантуємо, що електроапаратура, яку ми перевірили і відремонтували, безвідмовно працюватиме до наступного ремонту. А через деякий час за якісну і сумлінну працю Василя Петровича нагородили орденом “Знак Пошани”.

Невдовзі метод бригади Германа поча-

кам доводилось якось шукати вихід. У коморі депо Василь Петрович майже все перевернув догори дном, шукаючи запчастини. Якось йому під руку потрапили вугільні шайби опору вітчизняного виробництва.

– А якщо їх використовувати для ремонту регуляторів напруги дизель-поїздів? – міркував Василь Герман. Спробував, але належного ефекту не було – довелося ці шайби трохи переробляти. Раз, другий, третій... і нарешті вихід знайдено – змінив конфігурацію, і регулятори запрацювали не гірше, ніж нові.

Схожа ситуація трапилася і з регулюванням пожежної сигналізації: довелося витратити багато часу на переробку схеми. Зате потім удосконалену схему Василя Германа прийняли у Міністерстві шляхів сполучення як рацпропозицію і рекомендували для впровадження на залізницях. Чимало часу і сил витратив Василь Герман разом зі своїм колегою Іваном Куцаком, щоб обміркувати і монтувати складний стенд “Для випробування та налаштування перемикачів швидкості дизель-поїздів Д1”. Загалом електроапаратники депо розробили та змонтували понад десяток стендів, які дуже були потрібні для перевірки вузлів і апаратів дизель-поїздів. До речі, багато стендів досі працюють і є гордістю бригади електроапаратників, а досягнення колумійських ремонтників надійно служать іншим деповським колективам.

Варто згадати й про те, що бригада Василя Германа неодноразово перемогла у трудовому змаганні в мережі залізниць СРСР.

Пригадую, коли деповські ремонтни-

**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 38 669.  
Замовлення 288.  
Зверстано у комп'ютерному центрі  
редакції газети “Львівський  
залізничник”.  
**Комп'ютерна верстка**  
Антоня БЕЛЛЯРОВА .....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”.