

# Машиніст Іван Панчишин: “Моя праця – маршрут довжиною у сорок років”

Дитячі враження від поїздок із батьком до станції Щирець закарбувалися у пам'яті Івана Панчишина. Настільки, що після закінчення восьмого класу він вирішив вчитися на машиніста. Йшов 1968 рік, на залізниці вже давно працювали електровози і тепловози, але Іван навіть не здогадувався, що після закінчення навчання у його дипломі з'явиться дивний запис “помічник машиніста паровозів і електровозів”.

– У той час уже ходили електровози ВЛ8, а в моїх правах сказано, що я машиніст електровозів і паровозів, – розповідає колишній машиніст першого класу депо Львів-Захід Іван Михайлович Панчишин. – Сьогодні таке поєднання може видатися дивним, але у ті часи держава серйозно готувалася до “холодної війни” і паровози вважали стратегічним резервом. Тому спеціалістів для них готували аж до 1976 року. У той час у локомотивному депо Львів ще стояло багато паровозів, їхня база була у Дублянах, з часом її перенесли до Рави-Руської. Техніку дбайливо законсервували, а кілька паротягів використовували у другому парку для маневрів. Їх обслуговували кілька бригад із депо Львів-Захід та Львів-Схід. Мені теж довелося трохи попрацювати помічником машиніста паровоза.

Сьогодні далеко не кожен залізничник знає, що в обов'язки помічника машиніста паровоза входило кидати у топку вугілля. Це – важка робота. Як машина, паровоз за своєю конструкцією дуже складний. Експлуатуючи його, треба слідувати за достатнім тиском пари і стежити, щоб працювали всі дишла. Тут майже все залежало від помічника. Машиніст повинен добре знати профіль своєї дільниці – де треба додати більше пари, де – навпаки, можна прикрити важіль-регулятор. Порівнюючи свій досвід роботи машиністом електровоза із паровозним, можу засвідчити, що керувати паровозом набагато складніше.

Електровоз – потужна машина, якою можна їхати, навіть добре не знаючи профілю. Якщо відчуваєш, що швидкості не вистачає, просто збільшуєш тягу. Потужність паровоза залежить від тиску пари. Тримати постійно високий тиск – перевитрата вугілля. Цей показник жорстко контролювався, особливо після війни, коли вугілля не вистачало, і за його перевитрату відповідали всі. До речі, коли по залізниці ще ходили паровози, відповідальність за регулярність руху була надзвичайно високою, диспетчери дуже про це дбали. П'ятихвилинна затримка вважалася надзвичайною подією, тому за поїздами можна було звіряти годинник.

## Шлях до кабіни локомотива

По закінченні 8 класу Іван Панчишин вступив до ПТУ №1, тоді училище знаходилося у Львові на вулиці Снопківській у тому ж будинку, де зараз залізничний технікум. У школі він вчився добре, в атестаті мав лише дві четвірки, тому до училища його прийняли без проблем. На той час там були дві групи помічників машиністів за спеціалізацією паровози-електровози та паровози-тепловози. Після занять курсанти навчалися у вечірній школі. Помічник машиніста повинен мати ще й розряд слюсаря-ремонтника, тому виробничу практику проходили на Львівському локомотиворемонтному заводі, який на той час ще й ремонтував паровози. Розподіл після завершення навчання був всесоюзним.

Половина його одногрупників потрапила до Уфи, інші потрапили в розпорядження Львівської залізниці. Івана Панчишина скерували в депо Львів-Захід.

– У 1975 році я прийшов на роботу в депо, а наступного року мене призвали до армії, – розповідає Іван Михайлович. – Попри свою залізничну спеціальність, у війську я став ракетником. Наша частина контролювала висотні цілі. Чергування відбувалося в бункері на глибині майже сто метрів під землею, тому Чорне море, яке було зовсім поруч, здавалося бачити не так часто, як хотілося. До речі, згодом цю суперсекретну військову частину перепрофілювали на радіообсерваторію для досліджень далекого космосу. Вона і сьогодні функціонує в Євпаторії.

Після закінчення строкової служби у 1978 році Іван Панчишин повернувся в депо Львів-Захід, а вже через два роки отримав скерування на 11-місячні курси машиністів. До цього чотири з половиною роки від'їздив помічником. І от нарешті у 1982 році отримав права машиніста електровоза.

– Їздив я в основному на західному напрямку – Сянки, Лавочне, Чоп, Ужгород, на Трускавець, – розповідає Іван Михайлович. – На Карпатському перевалі досить складний профіль: починаючи від Синевидного і аж до Воловця – підйом. Довелося трохи їздити і до Перемишля. До 1989 року я водив вантажні поїзди, потім до самого виходу на пенсію – пасажирські.

Депо Львів-Захід не є спеціалізованим, тож машиністи 3-4 класів водять вантажні потяги, а після отримання 1-2 – пасажирські. Хоча не можу сказати, що пасажирські поїзди водити набагато складніше. Адже при роботі на вантажному треба враховувати загальну вагу поїзда, що особливо важливо у роботі на гірському профілі. У



Лавочному, щоб виїхати на перевал, в залежності від ваги поїзда до нього можуть додавати кілька локомотивів. На цьому напрямі 4 тис. тонн уже вважається важким поїздом, тоді як, для прикладу, на Мостиська водять і “10-тисячники”.

## Подорож Транссибірською магістраллю

На запитання, що за весь час роботи запам'ятовалося найбільше, Іван Михайлович на кілька хвилин замислився.

– Важко згадати щось конкретне. Весь час щось мінялося, приходила нова техніка, і працювати було цікаво. У нас на той час ще не було двосистемних локомотивів, що працюють на постійному і змінному струмі, це зараз вони почали приходити на Львівську залізницю. А от під час відрядження до Сибіру довелося з ними стикатися. За часів СРСР наші локомотивні бригади час від часу скеровували у відрядження на Транссибірську магістраль, де постійно не вистачало машиністів і де були дуже великі обсяги перевезень. Особисто я їздив до Челябінська, Пермі, Караганди. Під час поїздок доводилося неодноразово перетинати континентальну межу між Європою та Азією. Під час турних поїздок у склад потяга включали спеціальний вагон, де по черзі відпочивали всі п'ять ло-

комотивних бригад, які вели поїзд. У ньому ж готували їжу, і лише після прибуття до Челябінська чи Кам'янська-Уральська можна було нарешті нормально помитися у бригадному будинку. Така поїздка тривала приблизно тиждень.

У відрядження нас скеровували на 45 днів, та не раз приходили телефонограми, що термін відрядження продовжено до 90 днів. У таких відрядженнях я бував тричі. Не скажу, що ті поїздки були легкими, але тоді ми були молодими і не зважали на труднощі. А от вільного часу практично не залишалося, адже відразу після прибуття на місце треба було ретельно вивчити профіль своєї дільниці. Лише після цього можна було сісти в кабіну локомотива, хоча таких підйомів, як на Львівській залізниці, там, звичайно, не було.

Довелося Івану Панчишину попрацювати і під час ліквідації наслідків руйнівного землетрусу у Вірменії. Та якихось проблем у роботі він не відчував – вчили його на совість, та й диплом Київського електромеханічного технікуму дуже допомагав. Після закінчення цього навчального закладу він став техніком-електромеханіком локомотивного господарства. Крім того, машиніст і його помічник повинні мати розряд слюсаря не нижче третього, щоб за потреби самостійно здійснити ремонт.

(Продовження на 7-й стор.)

Тільки для своїх

## Кредити готівкою на будь-які цілі

### Шановні співробітники Львівської залізної догоги!

ВТБ пропонує скористатися пропозицією, яку ми підготували спеціально для вас – це кредит на будь-які цілі. Щоб ви не планували: покупку пральної машини, телевізора або холодильника, відпустку або ремонт – ми з радістю допоможемо вам!

Адже тільки для вас ми надаємо споживчі кредити за особливими умовами: ви автоматично отримуєте знижку 5% від стандартної ставки за кредитом. При цьому вам не потрібен ані поручитель, ані застава для того, щоб оформити кредит. Заяву на отримання кредиту ви можете заповнити безпосередньо на території вашої організації за попередньою домовленістю про зустріч з вашими персональними банкірами.

### Умови надання кредиту:

- Сума – від 5 000 до **50 000** грн.
- Без застави та поруки
- Погашення кредиту рівними частинами
- Строк – від 3 до 36 місяців
- Щомісячна комісія – 0%
- Можливість отримання знижки 2% за умови придбання пакетів послуг

### Приблизний розрахунок платежів\*

Сума кредиту**, грн.	Щомісячний платіж, грн.		
	12 місяців	24 місяці	36 місяців
5 000	485	277	210
10 000	970	554	419
20 000	1940	1108	838

\* умови дійсні станом на 12.03.2012

\*\* сума одноразової комісії включена до суми кредиту

Необхідні документи: паспорт, довідка про присвоєння ідентифікаційного коду, довідка про доходи з місця роботи за останні 6 місяців.

м. Львів, вул. Стрийська, б. 33, тел.: (032) 232-30-02, Ліля – (097) 564-71-46, Оля – (067) 366-85-64  
 м. Тернопіль, вул. Б. Хмельницького, б. 11а, тел.: (0352) 47-63-17, Христина – (050) 437-38-50, Наталія – (050) 437-38-52  
 м. Чернівці, пр. Незалежності, б. 111, тел.: (0372) 55-87-88, Денис – (050) 658-75-50, Іван – (050) 153-09-14  
 м. Луцьк, вул. Шопена, б. 1, тел.: (0332) 28-10-01, Тарас – (066) 664-27-77, Володимир – (066) 092-49-99  
 м. Рівне, вул. Київська, б. 4, тел.: (0362) 64-98-65, Максим – (066) 652-78-55, Роман – (096) 935-90-55  
 м. Івано-Франківськ, вул. Новгородська, б. 39, тел.: (0342) 52-58-82, Олександр – (096) 133-59-26, Наталя – (050) 338-22-64  
 м. Ужгород, вул. Минайська, б. 14б, тел.: (0312) 64-90-70, Дмитро – (050) 140-95-98, Клара – (050) 678-66-05



ПАТ «ВТБ Банк». Ліцензія НБУ № 79 від 05.10.2011. Всі види банківських послуг

