

Микола Кочуков “затримався” на оперативному чергуванні на чверть століття

Летять літа, як білі журавлі, дзвенять, мов жайвори у небі, у вічноплинній річці часу збігає наше нелегке життя. Кажуть, що молодь живе майбутнім, а старші люди – минулим. Якраз своїми спогадами про минуле поділився зі мною колишній черговий локомотивного депо Чернівці – ветеран праці, учасник війни Микола Іванович Кочуков. 23 серпня Микола Іванович відсвяткував щедрих 86! Це покоління теперішніх ветеранів прожило складне життя, вкладаючи свою працю у післявоєнну відбудову народногосподарських об'єктів, доценту зруйнованих війною.



Микола Кочуков народився в сільській глибинці Брянської області Росії. Його село, як і колгосп, носило назву Кузіяр. Це, мабуть, був винятковий випадок, бо в ті часи колгоспи називали здебільшого прізвищами партійних вождів. П'ятнадцятирічним хлопчиком після закінчення семирічки Микола почав працювати в колгоспі, але це було недовго, бо вже наприкінці літа 1941 року Брянщину окупували німці, і колгосп припинив своє існування. До 1943 року сім'я Кочукових с'як-так перебивалась аж до звільнення рідної землі від окупантів. І знову колгосп, господарство відновлювалося працюючи молоді, літні люди та жінок.

– У 1944 році, – згадує Микола Іванович, – мені виповнилося 18 років, прийшов час призову в армію, однак голова колгоспу домігся “броні” для декількох юнаків, аргументуючи тим, що в господарстві потрібні грамотні люди, власне колгосп працював для фронту.

Тож Миколу Кочукова залишили працювати обліковцем, під час жнив він ретельно обліковував вирощене зерно, яке потім доставляли на заготівельні пункти. У червні 1945-го його навіть нагородили медаллю “За доблесну і самовіддану працю у Великій Вітчизняній війні”. А вже у 1948 році Миколу

призвали до лав війська. Перші півроку він навчався в школі авіаційних спеціалістів. Ця школа налічувала 13 рот: 12 із них готували військовослужбовців для Югославії і тільки одна – для служби в СРСР. Однак коли у 1949 році відносини між керівництвом цих країн зненацька погіршилися, то за одну ніч усіх югославських солдатів вивезли з цієї авіаційної школи. Невдовзі Микола Кочуков отримав військову професію авіамаханік-електрик. Служив у далекому Туркестані, в авіаційному полку винищувачів. Потім була служба в Азербайджані. Чотири роки армійського життя в умовах постійної напруги, адже підготовка літаків до польотів вимагала максимальної уваги і високої відповідальності за життя і здоров'я пілотів, загартували молодого старшого сержанта. Омріяна демобілізація настала тільки у 1952 році. Проїзні документи штаб полку виписав до місця призову. Тож знову дорога у рідний край, у колгосп.

Тільки через рік Микола зумів отримати довідку, яка давала можливість вступити на професійне навчання. У ті роки в газетах було багато оголошень про набір у різні училища, школи на робітничі професії. Микола

Кочуков вибрав 3-річну школу машиністів паровоза, але коли спробував вступити на навчання у Брянську, відразу розчарувався, бо групи вже були сформовані. “Місць нема”, – сказали йому в учбовій частині. Випадково почув, що такі школи ще є в Одесі та Львові.

Після нетривалих роздумів Микола Кочуков вирішив податися на навчання до Львова і не помилився, бо тут ще не були остаточно сформовані групи. Навчальні групи формувалися з юнаків, які пройшли армійську службу, тобто мали вже певний життєвий досвід. 1953-1956 роки наполегливого навчання з вивчення паровозів та автогальм – за цей період юнак досконало засвоїв паровозну тягу.

Після навчання Миколу Кочукова скерували на роботу в паровозне депо Чернівці, але за реверс паровоза він став лише через шість років. У ті часи в чернівецькому депо навіть помічниками машиністів працювали фахівці, які мали право на управління по 6-10 років. У депо на посаду машиніста паровоза була черга. Автор цих рядків свого часу теж пройшов неблизький шлях до посади машиніста тривалістю у вісім років.

– Отже, у 1962 році я повів свій перший вантажний поїзд як машиніст паровоза, – згадує Микола Кочуков. А невдовзі був затверджений водити поїзди за кордон – у Румунію до ст. Дорнешти. Та робота машиністом тривала лише два роки, бо влітку 1964-го відділ кадрів умовив мене взяти підміну – на період відпусток стати на місток чергового депо. Наказ був підписаний на три місяці, але після закінчення цього терміну керівництво депо й слухати не хотіло про перевід на локомотив.

Справа в тому, що Микола Іванович зарекомендував себе як здібний організатор, вимогливий командир, відповідальний керівник. До слова, працювати по-іншому Микола Кочуков просто не вмів і не хотів. Попри це, він не полишав своєї мрії перейти машиністом на локомотив. Закінчив тепловозне відділення Львівського технікуму залізничного транспорту, але й це не дало змоги повернутися на поїзну роботу, навпаки – він став

професіоналом в організації цілодобової роботи депо з видачі локомотивів під поїзди, постановки на планові ремонти, постійного оперативного зв'язку з диспетчерським апаратом та з черговими іншими депо залізниці.

Цій нелегкій оперативній роботі змінного чергового депо Микола Іванович згодом навчав Івана Атіновського, Степана Люстя, Василя Горохова, Михайла Боднарюка, Георгія Кузменка.

Роботі чергового депо Микола Кочуков віддав 25 років праці. Усі ці роки він активно працював і на громадській посаді – упродовж чотирьох скликань спілчани делегували його у члени профкому, де він відстоював інтереси робітників, тривалий час очолював житлово-побутову комісію профкому. Добре прислужився деповському колективу в роботі товариського суду, який очолював понад два десятиліття.

– Не шкодуєте, що не склалося з роботою машиніста паровоза, тепловоза? – запитав я у Миколи Кочукова.

– Ваша правда, ностальгія іноді ятрить душу. Та шкодувати за минулим можна тільки тоді, коли розумієш, що не зумів із честю і гідністю прожити трудове життя. І хоча доля вготувала мені іншу роботу, я виконував її з почуттям високої відповідальності, – відповів Кочуков.

Нині за плечима досвідченого ветерана-локомотивника уже 86 літ! Це та щедра пора, коли людина знає ціну всьому, це час мудрості, світлих спогадів про прожиті і пережиті у своєму житті. Ми багато років пропрацювали в одному депо, і сьогодні я із захопленням згадую його принципівості і те патологічне відчуття правди, від якого він ніколи не відступав, хоча це давалося не просто, бо так складається, що правдолюбці, на жаль, ніколи не бувають у фаворі...

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза, м. Чернівці

На фото: Микола Кочуков, 1972 рік

ремонті локомотивів на пунктах технічного обслуговування 4 розряду моторвагонного депо Львів, **СТЕЦЮ Петру Орестовичу** – бригадиру (звільненому) підприємств залізничного транспорту 5 розряду вокзалу станції Тернопіль, **СТОПІ Володимир Михайловичу** – ревізору залізничному з безпеки руху поїздів Ужгородської ревізорської дільниці з безпеки руху поїздів і автотранспорту, **ФЕДОРІЧКО Ларисі Осипівні** – старшому інспектору відділу режиму першої служби, **ФЕДЬКОВИЧУ Михайлу Михайловичу** – локомотивному диспетчеру відділу перевезень Ужгородської дирекції залізничних перевезень, **ФЛІНТУ Ярославу Васильовичу** – водію автотранспортних засобів локомотивного депо Львів-Захід, **ЧОРНИЙ Юлії Геннадіївні** – бухгалтеру 1 категорії служби капітальних вкладень, **ШИМЧУКУ Олегу Валентиновичу** – майстру будівельних та монтажних робіт управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №3, **ШУМ Наталії Мирославівні** – квитковому касиру 2 категорії станції Підволочиськ.

НАГОРОДЖЕНО ЦІННИМ ПОДАРУНКОМ (ГОДИННИКОМ) – АНТОНЮКА Валерія Йосиповича – квиткового касира станції Горохів, **БОЙКА Андрія Орестовича** – водія автотранспортних засобів 1 класу дорожньої ремонтно-експлуатаційної автобазы, **БОЙЧУКА Василя Івановича** – стрільця стрілецької команди №68 Івано-

Вітаємо з нагородами!

Франківського загону воєнізованої охорони, **БОРШОВСЬКОГО Михайла Павловича** – начальника дистанції сигналізації і зв'язку станції Львів, **БУГІРА Степана Михайловича** – машиніста крана автомобільного мостобудівельного поїзда №61, **ВІТІВ Зіновію Миколаївну** – провідного інженера з організації та нормування праці служби сигналізації і зв'язку, **ВОЙТОВИЧ Ярославу Григорівну** – головного бухгалтера профкому локомотивного депо Львів-Захід, **ГОЛДАК Марію Іванівну** – бухгалтера 1 категорії фінансово-економічного відділу служби локомотивного господарства, **ГОРЕМИКІНА Володимира Карловича** – маляра 5 розряду моторвагонного депо Тернопіль, **ГРАБ Ірину Василівну** – старшого інспектора з кадрів Бродівської дистанції колії, **ГРЕЧИН Наталію Володимирівну** – бухгалтера 1 категорії фінансово-економічного відділу служби локомотивного господарства, **ГРИНЧУК Світлану Анатоліївну** – начальника фінансово-економічного відділу служби вагонного господарства, **ДЕПУ Володимира Омеляновича** – електромонтера з ремонту та обслуговування електроустаткування 5 розряду методично-інформаційного бюро, **ЖИГАЙЛА Степана Івановича** – бригадира

(звільненого) підприємств залізничного транспорту та метрополітенів 5 розряду дистанційної майстерні Львівської механізованої дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт, **ЗАЯЦЬ Лесю Миколаївну** – завідувача бюро перепусток адміністративної служби, **ЗВІРИКА Зіновія Захаровича** – водія автотранспортних засобів 1 класу будівельно-монтажного експлуатаційного управління №1, **ІВАНІВА Володимира Петровича** – приймальника поїздів 4 розряду станції Лавочне, **КАСІЯНА Василя Петровича** – бригадира (звільненого) підприємств залізничного транспорту та метрополітенів 7 розряду пасажирського вагонного депо Тернопіль, **КОПАЧА Василя Васильовича** – начальника району контактної мережі Волосянка Ужгородської дистанції електропостачання, **ЛЕСЮКА Руслана Івановича** – заступника головного ревізора Львівської ревізорської дільниці з безпеки руху поїздів і автотранспорту, **ЛУЖЕЦЬКОГО Романа Ярославовича** – інженера 2 категорії господарської служби, **ЛУКАЧ Юдіту Олександрівну** – бухгалтера 1 категорії вокзал Чоп, **МЕЛЕНЧУК Олену Василівну** – економіста 1 категорії відділу методології бухгалтерського обліку

та супроводження автоматизованої системи з бухгалтерського обліку фінансово-економічної служби, **НАЛИВАЙКА Володимира Степановича** – приймальника поїздів 4 розряду станції Тернопіль, **ОНИШКЕВИЧА Ореста Миколайовича** – слюсаря з ремонту колійних машин і механізмів 6 розряду колійних дорожніх ремонтно-механічних майстерень, **ПАЗУНЯКА Богдана Володимировича** – начальника відділу впровадження та супроводу АСУ ресурсами та документообігом інформаційно-обчислювального центру, **ПОЛЕТКО Тетяну Василівну** – старшого нарядника локомотивних (поїзних) бригад дільниці експлуатації локомотивів моторвагонного депо Здолбунів, **РЕКУ Степана Богдановича** – складача поїздів 6 розряду станції Клепарів, **РУРИШИНА Олега Романовича** – начальника відділу метрологічного нагляду-заступника начальника дорожнього центру стандартизації, метрології та експертизи, **СКИГАР Тетяну Володимирівну** – інженера 2 категорії відділу аналізу графіка руху поїздів служби статистики, **СТЕЛІМАХА Володимира Романовича** – диспетчера локомотивного (дорожнього) оперативно-розпорядчого відділу служби перевезень, **ТКАЧ Уляну Ігорівну** – інженера 1 категорії відділу під'їзних колій служби комерційної роботи та маркетингу, **ЦЮЦЬМАЦЯ Романа Михайловича** – агента комерційного станції Ямниця.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресестраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАШАК
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
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 36 694.
Замовлення 1357.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕЛІЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, 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”.