



Жити з користю для людей і держави – для багатьох ця умова є життєвим кредо. Серед залізничників таких людей багато. Цей підхід часто стає визначальним у виборі залізничної професії. Свого часу за основу собі його взяла і Галина Тітик, чергова поста ЕЦ на станції Ходорів.

День нашої зустрічі видався сонячним і теплим – зима не квапилася брати віжки у свої руки. Шлях із Ходорова до Бортник, де живе Галина, минув швидко. Господиня зустріла мене привітно, запросила на розмову в затишну світлицю. Як виявилось, із трьох дітей у сім'ї лише Галина вподобала залізничну справу. У 1991 році закінчила Поліграфічний технікум, згодом вийшла заміж.

“Вдячна родині й залізниці за щасливі роки...”

Незабаром у молодій сім'ї народився первісток Андрій, а через рік – другий син Сергій.

Трудовий шлях на залізниці Галина Михайлівна розпочала у січні 1995 року на посаді оператора поста централізації. Щоб краще зрозуміти особливості професії, вступила на навчання до Львівського технікуму залізничного транспорту. Навчання на заочній формі поєднувала з роботою, сімейними турботами – на той час у сім'ї Тітиків народилася донечка. Цікаво, що ім'я Ольга сестричці дали старші брати. Якщо на роботі і в навчанні Галина сама давала всьому раду, то поратися по господарству та доглядати за малечою допомагали чоловік, мама і бабуся. Тож за усім ніби й не помічала ніякої втоми.

Зараз Галина Михайлівна працює черговою поста ЕЦ. На її думку, найголовніше у цій роботі – зосередженість і хороший настрій. Хоча спершу пульт поста ляжав практикантку. Дівчині здавалося, що ніколи не запам'ятає усіх його функцій та своїх обов'язків, а нині запевняє, що це не так складно,

як здавалося спочатку.

– Справа і зліва є ряд кнопок білого і зеленого кольорів. По праву руку завжди йшов вантажний парк, а по ліву – пасажирський, – розповідає Галина Тітик. – Станція має чотири напрями: франківський, львівський, тернопільський і стрийський. Тому інколи – особливо у літній період – буває велике навантаження. Важливо перед кожною зміною скласти план маневрової роботи, щоб потім було легше орієнтуватися. На посту також є маневровий радіозв'язок, призначений для спілкування з машиністом маневрового локомотива, і поїзний – для зв'язку з машиністом поїзда. З досвіду можу сказати: основне правило – не боятися роботи, докласти максимум зусиль для виконання поставлених завдань. І пам'ятати основне завдання чергової поста ЕЦ: максимально зручне впорядкування руху поїздів для пасажирів і працівників.

Та, окрім добре виконаної роботи, важлива й атмосфера в колективі. А він у нас дружний. Ніколи не виникає конфліктів.

Особисто я навіть у складних ситуаціях завжди намагаюся знайти слова порозуміння.

Удома стихія Галини Тітик – господарка: город, домашня птиця. А на дозвіллі вона любить вишивати. До слова, дочка Оля вже ходить у вишитій мамою сорочці, на стіні у домі висить образ Богородиці, вишитий бісером, а на столі красується скатертина ручної вишивки.

Нині у Галини Михайлівни є два важливі досвіди: 21 рік спільного подружнього життя і 17 років стажу на залізниці. За ці щасливі роки вона вдячна найперше мамі – за її допомогу і підтримку у важкі хвилини, бабусі, яка навчила її дітей щирої молитви, поваги до людей і до праці. Дітям вона вдячна за радість і щастя бути мамою, а чоловікові – за щасливе подружнє життя. Секрет сімейного щастя, на переконання Галини Тітик, полягає в любові та взаєморозумінні. А це значною мірою залежить саме від господині дому.

Олія ВАСИЛИНА
Фото автора

“Перше побачення” з локомотивом стало справою мого життя...”

За 30 км від Львова по трасі в напрямку до Кисва розташоване село Банюнин, саме там народився Григорій Кулик – колишній машиніст депо Львів-Захід. У селі була давня прикмета: якщо за полем чути гудки локомотивів – буде дощ, бо до залізниці від села було далеченько, не менше 10 км. Якоюсь батько спеціально поїхав показати синові залізницю. На той час Григорій навчався у шостому класі і саме тоді вирішив, що настає час визначитися у житті. Він ріс спортивним хлопцем, мав непогані досягнення у спорті, у восьмому класі вже грав у футбол у складі сільської команди. Вчитель історії, який у минулому був військовим, переконував: “Григорію, тобі прямий шлях у військо-ве училище!”

Та все склалося не так, як радив педагог. “Як побачив уперше локомотив, – розповідає Григорій Васильович, – відразу зрозумів, що точно стану машиністом”. На той час на залізниці працювали тепловози та електровози, а побачити того разу паровоз так і не вдалося. Мати хотіла, щоб син закінчив десять класів, але він вирішив їхати до Львова і вступати в залізничне училище. Мама тоді сказала: “Коли хочеш до Львова, вступай до технікуму, бо після 8 класів тобі в училищі треба буде ще й вечірню школу закінчувати”. Вчився Григорій добре, мав хорошу пам'ять. Ще до вступу в технікум він мав 2 розряд з футболу. “Не знаю, – розповідає ветеран, – можливо, саме мої спортивні досягнення відіграли вирішальну роль, бо конкурс на той час був високим, та невдовзі я став студентом за спеціальністю “локомотивне господарство”. Ми вивчали роботу тепловозів. Відразу після захисту диплома на початку липня його призвали до війська. Служив у залізничній навчальній частині в Ленінграді, там же отримав права машиніста і був скерований для проходження подальшої служби в Сумгаїт. У частині

Григорій пробув лише кілька місяців, після цього почалася справжня служба – тепловоз-вертушка з вагоном і хопер-дозатор для колійних робіт. Військові залізничники брали участь у будівництві залізничної гілки до Агдаму (це приблизно за 30 км від Степанакерта). В армії Григорій спочатку був машиністом тепловоза, а згодом інструктором. Під час військової служби Григорій Кулик отримав кваліфікацію машиніста 3 класу. Після демобілізації 4 роки їздив помічником машиніста, зокрема й разом із Петром Васильовичем Ручкою, який зараз очолює профком депо Львів-Захід.

“Добре пам'ятаю, як Петро Васильович навчав мене тонкощів професії, акцентував увагу на безпеці руху, – згадує ветеран. – Якоюсь він каже мені: “Досить тобі ходити у помічниках, час вже самому стати машиністом!” “Не хочу, – відповідаю, – бо ви кажете, що я нічого не знаю”. А він сміється: “Та я жартував, треба ж було тебе якимось заохотити до навчання. Та й час тобі, хлопче, вступати на навчання до інституту”. Тоді багато моїх товаришів вже навчалися хто на другому, а хто на третьому курсі залізничних вишів. Часто було так, що заперував когось із них піти разом погуляти, а вони просили спочатку щось допомогти в навчанні. Думаю собі, я іншим допомагаю, але можу й сам піти вчитися. Вступив на заочну форму навчання у ДІІТ, три курси вчився у Львові, а потім у Дніпропетровську”.

Машиністом Григорій Васильович почав працювати у 1983 році і аж у 2010 році пішов на заслужений відпочинок. За цей час мав лише одну вимушену річну перерву, коли пішов працювати в МЖК муляром, щоб заробити собі однокімнатну квартиру. З житлом у ті часи було скрутно, тому молода сім'я щиро раділа і з такого помешкання.

Із дружиною Григорій Васильович познайомився на Левандівці, у цьому мікрорайоні залізничників люди один одного

знають в обличчя. “Приглядався я до своєї майбутньої другої половинки давно, раз навіть підійшов, та Марія виявилася дуже скромною дівчиною, і познайомитися з нею з того разу не вийшло, – усміхаючись, розповідає Григорій Васильович. – Та я наполегливий, підійшов до неї ще кілька разів, і ми таки познайомилися, а згодом почали зустрічатися. Ці зустрічі тривали аж чотири роки, потім одружилися. Наступного року святкуватимемо перлинне весілля – 30 років подружнього життя”.

Під час роботи машиністом Григорій Кулик водив пасажирські потяги до Жмеринки, деякий час працював на орендованому локомотиві у колійній машинній станції. Робота в КМС за графіком – тиждень відпрацював, наступний тиждень відпочиваєш. Тоді ще були живі батьки, вони мешкали в селі, тож у вихідний тиждень можна було їм допомогти по господарству.

Загальний стаж роботи у Григорія Васильовича – 34 роки. “Працювалося по-різному, – згадує ветеран, – звісно, особливу увагу звертали на безпеку руху. Непередбачувані ситуації траплялись тоді значно рідше, ніж тепер. У чому справа? Може, професійний відбір став менш жорстким, чи якісь інші причини...” Мій вчитель Петро Васильович Ручка завжди казав: “Ти повинен насамперед визначитися сам: чи можеш працювати машиністом, бо права і диплом вищого навчального закладу – це ще не гарантія твоєї готовності”. Тут знаєте як – приїжджає молодь з поїздки, якщо сім'ї нема, хочеться і погуляти, і у футбол пограти, а замість цього треба відпочити, бо не виспишся як слід, то й у дорозі можеш втратити пильність”.

Обидва сини Григорія Васильовича пішли батьковим шляхом. Старший Василь теж машиніст, працює на одному з двох нових електровозів із Росії. Для цього їздив на навчання до Єкатеринбурга. “Сини свідомо зробили свій вибір і добре знали, на яку роботу ідуть, – розмірковує ветеран. – Із робо-



тою машиніста вони знайомі з дитинства, бо ще малими часто просилися зі мною у депо. Питаю: “А як назад?” – А вони відповідають: “Не хвилюйся, дорогу додому ми знаємо”. Свій вибір вони зробили свідомо і цілком самостійно. Як батько, я міг наполягти і відмовити їх від цієї роботи, та потім вислуховував би від них дорікання, що вони хотіли, а я їх відмовив. Мій другий син Михайло теж закінчив технікум, відслужив в армії, після цього працював у депо слюсарем, сьогодні працює помічником машиніста електровоза. Мої хлопці не хотіли працювати на тепловозах, бо робота на них доволі брудна. А мене завжди приваблювали тепловози, хоча маю права і на електровоз. Запах дизпалєва став настільки звичним, що не звертаєш на нього уваги. А в електровозі – пил і сильний шум”.

За давньою традицією ми запитали у ветерана, що він хотів би побажати своїм молодим колегам. “Може, це дещо банально, та я завжди вважав, що головне – безпека руху, – відповів Григорій Кулик. – Адже це – життя локомотивної бригади, пасажирів, збереження вантажів. Крім того, треба завжди пам'ятати, що робота машиніста інколи перешкоджає втіленню багатьох особистих планів, і не всі сім'ї це витримують”.

Олександр ГЕРШУНЕНКО