

“Газета була і залишається близькою кожному залізничнику”

Готуючи до друку 8-тисячний випуск газети “Львівський залізничник”, ми зазирали в редакційний архів і поцікавилися змістом 7-тисячного випуска, що побачив світ у вересні вже далекого 1993 року. Цей випуск був підготовлений до друку за підписом тодішнього в.о. головного редактора Мирослава Бурковича, який і нині працює на ниві галузевої журналістики. Тож ми запросили Мирослава Володимировича до розмови про тодішні умови роботи в дорожній газеті та про стан справ на залізниці в цілому.



— Мирославе Володимировичу, пригадайте спершу, як у 1993-у відбувався видавничий процес, які технічні засоби застосовувалися?

— Тоді все відбувалося зовсім по-іншому, можна сказати, “дідівським” способом. На той час комп’ютерна ера в журналістиці ще не розпочалася. У “Львівському залізничнику” кореспонденти писали матеріали від руки, далі рукописи передруковувалися на друкарській машинці, тексти вичитували відповідальний секретар, коректор та редактор, після того на спеціальному аркуші формату А3 за допомогою спеціальних засобів робився оригінал-макет. Коли майбутній номер газети був змакетований та вичитаний, паперовий макет, тексти журналістських матеріалів та оригінали фотографій складалися у портфель, і їх відвозили у видавництво. Там журналістські матеріали повторно набирали на лінотипах, виливаючи зі сплаву металів кожен рядок, із яких складалася окремо кожна сторінка майбутнього випуску газети. Процес вичитки газети та внесення правок у текст займав значно більше часу і зусиль, ніж зараз. При цьому необхідна була максимальна зосередженість та увага. Загалом увесь процес підготовки газети до випуску був дуже виснажливим, напередодні виходу газети у світ доводилося сидіти у видавництві до десятої години вечора, а нерідко й до півночі. У ті часи у видавництві була пневматична пошта. Бувало, запустиш сторінку для вичитки коректору, а вона десь не туди потрапить — доводилося довго розшукувати це послання, а час збігав... Ось приблизно так, якщо коротко, технічно виглядав випуск кожного номера газети.

— Ми зазирали в архів і з’ясували, що вихід 7000-го номера припав на доволі непростий перехідний період не лише для залізничників, а й для країни в цілому. Згадайте особливості того часу, ті процеси, які відбувалися

совісні працівники не встигали розкратити будматеріали!” Георгій Миколайович охоче ділився з газетою планами та задумами, тож залізничники зі сторінок газети довідувалися про те, які об’єми робіт і в якому господарстві заплановані, що саме планується споруджувати, як поповнюватиметься пакет соціальних гарантій залізничників, якою буде зарплата тощо. Слід сказати, що Георгій Кірпа приділяв велику увагу покращенню умов праці залізничників, і газета цей процес теж широко висвітлювала. Георгій Миколайович всіляко сприяв, щоб кореспонденти мали можливість спілкуватися безпосередньо з керівниками підрозділів на місцях, оскільки не всі керівники погоджувалися на таке спілкування. Мотивація була простою — треба широко інформувати трудовий колектив залізниці і громадськість

ми рахувалися й оперативно на них реагували.

— Дорожній газеті вже виповнилося 102 роки. У чому, на Вашу думку, секрет її довголіття?

— Насамперед у тому, що газета завжди була і залишається газетою трудового колективу залізниці, близькою кожному залізничнику. На відміну від багатьох нинішніх періодичних видань, залізнична газета не намагається завоювати симпатію читача скандальною чи бульварною тематикою, а просто йде поряд із працівником, буває у нього на виробництві, цікавиться дотриманням його соціальних гарантій, розповідає про нелегке і поважне минуле, про цікаве дозвілля, дає корисні поради, інформує про новини залізниці, галузі тощо. На моє переконання, основна цінність залізничної газети в тому, що інформацію, яку залізничник одержує з дорожньої газети, він не довідається з жодного іншого періодичного видання.

Разом із тим, мабуть, варто сказати, що 7-тисячного, як зрештою і 8-тисячного номера газети могло й не бути. А справа ось у чому: у дні сумнозвісного серпневого путчу 1991 року в газету подали матеріали на підримку путчу ГКЧП. Моє завдання полягало в тому, щоб підготувати цей номер і підписати його до друку. Скажу відверто, я виконав це завдання наполовину. Оригінал-макети вже були готові до передачі в друкарню, але я принципово відмовився ставити свій підпис. У підсумку цей номер “Львівського залізничника”

із сумнівним текстовим наповненням так і не вийшов у світ. Згодом, коли путч змовників-гекачепістів зазнав поразки, чимало засобів інформації, що вийшли із закликками підтримати ГКЧП, припинили своє існування.

— У Вас за плечима багатий досвід роботи саме в залізничній пресі. Чи повинен журналіст, який працює в дорожній газеті, володіти якимись іншими навичками та знаннями, окрім базових?

— Щоб працювати в дорожній газеті, треба добре володіти специфікою роботи залізниці, вникати в тонкощі кожної залізничної професії. Ці знання приходять із роками. І справа тут не лише у незрозумілих новачкам аббревіатурах, які спочатку теж нелегко запам’ятати. Це — дрібниця порівняно з тим великим обсягом технічних знань, який треба осягнути, збагнути всю структуру залізниці, взаємовідносини між господарствами, відділами, підрозділами. Залізниця — дуже складний механізм, який добре відлагоджений і чітко працює. Лише знаючи його, можна зі знанням висвітлювати тему, аналізувати виробничі процеси. А ще залізниця — це величезний колектив професіоналів своєї справи — толерантних і привітних людей, до яких газета завжди звертається за порадою чи допомогою. Тоді жодні, навіть найскладніші питання не залишаються без відповіді.

Спілкувався Андрій ВЕЗДЕНКО Фото автора

на залізниці, і роль дорожньої газети в цих якісних перетвореннях?

— Тоді, як і зараз, залізниця не могла жити окремим життям від усієї країни. Політичні та економічні зміни, які відбувалися в державі, не оминули магістраль і спричинилися до загострення багатьох проблем.

Та усе ж залізниця працювала чітко, здійснювала перевезення вантажів і пасажирів, а поряд із тим вирішувалося багато важливих соціальних питань. Зокрема активно велось житлове будівництво.

“Щоб працювати в дорожній газеті, треба добре володіти специфікою роботи залізниці, вникати в тонкощі кожної залізничної професії. Треба осягнути структуру залізниці, взаємовідносини між господарствами, відділами, підрозділами. Залізниця — дуже складний механізм, який добре відлагоджений і чітко працює. Лише знаючи його, можна зі знанням справи висвітлювати тему, аналізувати виробничі процеси”.

У газеті того часу публікувалися матеріали під постійною рубрикою “Будівництво: темпи і якість”. На той час Георгій Миколайович Кірпа якраз змінив Марата Никифоровича Грабського на посаді начальника залізниці (інформація про призначення Георгія Кірпи на посаду начальника залізниці була опублікована у №56 (6995) “Львівського залізничника” від 6 серпня 1993 року — ред.). Георгій Кірпа продовжив роботу свого попередника в багатьох напрямках: тривало масштабне будівництво житла для залізничників у Львові та в інших областях Західного регіону України, і газета широко висвітлювала цей процес.

Разом із тим на залізниці вже тоді намітилася кризова тенденція — виникали труднощі із запасними частинами, виплатою зарплати, іншим. Газета теж об’єктивно висвітлювала цю ситуацію.

— Яку роль у цих перетвореннях Георгій Кірпа відводив дорожній газеті, які завдання ставив перед нею?

— Георгій Миколайович надавав засобам масової інформації великого значення, завжди уважно і з повагою ставився до журналістів. Наші кореспонденти бували у підрозділах і на всіх об’єктах, які будувалися та оновлювалися. Начальник залізниці ставив завдання показати на загал нові способи та методи роботи, зокрема в будівництві. Добре пам’ятаю його дотепний вислів: “Будувати треба якісно і швидко... щоб недобро-

регіону про якісні перетворення і передовий досвід господарювання, який запроваджувався на залізниці.

— Переглядаючи номери газети того періоду, ми натрапили на публікацію, у якій представник польських залізниць розповідає про особливості реорганізації залізничного транспорту в Польщі. Тобто тема реформування набувала актуальності вже тоді?

— Тоді ми радше просто інформували читачів про стан справ у залізничному господарстві сусідньої Польщі, ніж цікавилися їхнім досвідом реформування. Але вже в той час закордонні колеги на конкретних, на жаль, не завжди втішних прикладах застерігали нас, що процес реформування є доволі непростим, і до нього треба підходити дуже виважено.

— Дорожня газета неодноразово підтверджувала реноме своєрідного ревізора та контролера, публікуючи об’єктивну інформацію про проблеми і негаразди, які в той час дошкуляли залізниці і залізничникам...

— Це справді так. Значну роль у цьому відігравали наші читачі, які активно дописували до редакції, висловлювали свою точку зору, інформували про події на місцях. Тоді у нас був навіть спеціально створений відділ роботи з листами. Об’єктивно на той час критичний виступ у газеті мав значно більшу, ніж зараз, силу впливу. Із критичними газетними публікаціями

