

Змінний майстер Василь Хлопицький: “Усе буде в порядку, якщо любити вагон...”

Знайти на чималій території пасажирського вагонного депо Львів змінного майстра цеху поточного ремонту вагонів Василя Хлопицького виявилось справою непростю. Після короткої розмови по диспетчерському радіозв'язку мене скерували до “Галичанки”. Уже дорогою у вказаному напрямку зрозумів, що це не кафе чи крамничка, а назва фірмового поїзда. Незабаром до мене підійшов і сам Василь Олександрович.

– Взагалі моє основне робоче місце на коліях, біля пасажирських поїздів, – розповідає змінний майстер, – а до кабінета забігаю кілька разів за зміну, щоб заповнити документи. Щойно, випробувавши гальмівну систему, ми відправили в рейс на Сімферополь поїзд №86. Взимку працювати складніше. Буває так, що доводиться чистити від снігу стрілки, часом викликають і на залізничний вокзал, коли у вагоні трапилася якась несправність. Тоді міняємо колісні пари чи пружини візків. Такі несправності ремонтуються у нашому депо. Для цього маємо спеціальну ремонтну колію із домкратами та засобами для заміни колісних пар.

Нещодавно у житті Василя Хлопицького сталася непересічна подія – за сумлінну працю його нагородили знаком “Почесний залізничник”. Василь Олександрович розповідає про це так:

– Широ кажучи, навіть не очікував, що таке може статися. Звичайно, дуже приємно, коли начальник залізниці у влучній обстановці особисто вручає таку високу нагороду.

Попередні двадцять років Василь Хлопицький незмінно відпрацював у пасажирському вагонному депо Львів. До цього після закінчення Київського технікуму радіоелектроніки 13 років був регулювальником радіоапаратури на одному зі столичних військових підприємств. Отримав там най-

вищий 6-й розряд. Підприємство випускало електронне обладнання для військових літаків. Молодий спеціаліст обслуговував продукцію підприємства безпосередньо у льотних частинах. Доводилося часто бувати у відрядженнях. Із часом він потрапив до Львова, де став постійним представником свого підприємства, тут познайомився з майбутньою дружиною і був впевнений, що працюватиме за спеціальністю все життя.

Та почався непростий період конверсії, незабаром виявилось, що продукція його підприємства і висококласні спеціалісти України більше не потрібні. У 1992 році Василь Хлопицький розпочав пошук нової роботи. Невдовзі він став залізничником, прислухався до поради знайомого, який навів простий життєвий аргумент: залізниця потрібна завжди, бо без транспортних перевезень не може функціонувати будь-яка держава.

Починати кар'єру довелося з посади слюсаря з ремонту електрообладнання та гальм, потім став оглядачем вагонів, старшим оглядачем і вже 16 років обіймає посаду змінного майстра. До нової роботи звикав недовго, адже обслуговування радіоапаратури на літаках значно складніше. Так він став першим залізничником у своїй родині. Зараз у тому ж депо працює і дружина.

Свою роботу Василь Олександрович любить, незважаючи на те, що переважно доводиться працювати зі старим рухомим складом.

– На жаль, іншого поки нема, тож щодня доводиться “підтягати” до рівня вимог старий рухомий склад, – розповідає майстер Хлопицький. – Пасажири сьогодні – вимогливі, добре знають свої права. Зрозуміло, що за свої гроші пасажир хоче отримати відповідні умови. Відповідальність у нашій роботі з року в рік лише зростає, тому ми постійно намагаємося виконувати свою роботу на належному рівні. У моїй зміні сьогодні працює 17 ходовиків. Частина працівників уже пішла на пенсію, чекаємо



на молоде поповнення. А поки доводиться обходитися наявними силами.

Мені часто доводиться чути нарікання пасажирів на стан пасажирських вагонів інших залізниць. Як не прикро казати про своїх колег, та часто ті нарікання справедливі. Нам доводиться оглядати перед рейсом не тільки власні пасажирські поїзди, а й ті, що приходять до Львова з інших залізниць. Скажу чесно, якби наші пасажирські вагони перебували у такому стані, напевно, більшу частину працівників уже позвільняли б з роботи. Незважаючи на те, що зарплата у нас менша, ніж на інших залізницях, люди високо тримають планку якості в роботі. Я зауважив, що на заході України традиційно впродовж десятиліть залізничники більше звикли до порядку. Робота у нас позмінна: 12 годин праці – доба відпочинку, потім нічна зміна і дві доби вихідних.

Хоча у моїй бригаді працюють ходовики, я повинен розумітися не лише на ходовій частині, а й на системі електрообладнання, кондиціонування тощо. Всі питання термінового ремонту таких систем у нічну зміну вирішує змінний майстер. І лише в особливих складних випадках я можу звернутися до керівництва депо.

Під час нашого спілкування я не втримався від питання, яке, мабуть, неодноразово цікавило багатьох пасажирів, що мандрують залізницею. Під час зупинок на станціях оглядачі ідуть уздовж вагонів і обстукують букси спеціальними молотками. Яким чином вони розрізняють у тих звуках можливу несправність?

– Це тільки неспеціалісту може видатися, що всі букси “звучать” однаково, – сміється майстер Василь Хлопицький. – Насправді це не так. Там стоять підшипники, що кріпляться спеціальними шайбами або стопорними планками. Якщо кріплення не в порядку, у момент удару по кришці букси відчувається подвійний звук, що нагадує деренчання. Якщо чується оце деренчання, це свідчить про необхідність перевірки вузла.

– За попередні роки відчутно змінилася психологія залізничників, – ділиться своїми спостереженнями Василь Олександрович. – У ті часи, коли я прийшов працювати на залізницю, рівень дисципліни був нижчим. Сьогодні він відчутно зріс, і пояснюється це не лише високою свідомістю. Кожен знає, що у випадку серйозного виробничого браку жодних сентиментів чи “останніх попереджень” не буде.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

Старший комерційний ревізор Тернопільської дирекції Микола ТКАЧУК: “Ревізор, окрім усього, ще й учитель...”

Робота комерційного ревізора не проста, і, як підтверджує життя, не кожна людина на цій посаді зможе працювати. У Миколи Ткачука із Тернопільської дирекції залізничних перевезень усе склалося по-іншому – уже 12 років він трудиться старшим комерційним ревізором дирекції, хоча впродовж 22 років обіймав різні посади. За сумлінну працю на залізниці, високопрофесійну майстерність та з нагоди Дня залізничника минулого року керівництво Львівської залізниці нагородило Миколу Ткачука знаком “За самовіддану працю” II ступеня.

Робочий день старший комерційний ревізор Микола Ткачук



розпочинає з наради у кабінеті начальника відділу комерційної роботи, заходить і до операторів, знайомиться з наказами та телеграмами... Отримавши оперативну інформацію, визначається з фронтом робіт – виїзди на станції відбуваються відповідно до обстановки, хоча перевірки попередньо

такі плануються. Контроль за роботою станції в питаннях правильності навантаження вантажів і стягнення належних платежів із клієнтів – це основні обов'язки комерційного ревізора.

– Ревізорам не надто раді – куди б вони не прийшли з перевіркою. Наскільки легко долати цей щоденний психологічний бар'єр? Чи кожен може працювати на посаді ревізора?

– Не всім ця робота подобається, і далеко не всім вона вдається. Я вже понад 10 років працюю комерційним ревізором, – розповідає Микола Ткачук. – За цей час я звик до роз'їзного характеру роботи. Коли приїжджає ревізор, важливо, щоб у людей було розуміння, що він має обов'язок контролювати правильність виконання тієї чи іншої роботи і, виявивши недоліки, вказувати на них, щоб вони більше не повторювалися.

– Чи планували Ви працювати ревізором?

– Можна сказати, що не я знайшов цю посаду, а вона – мене. Навчався у Львівському технікумі залізничного транспорту за спеціальністю “Організація перевезень і управління на залізничному транспорті” і після його закінчення почав працювати на станції Тернопіль складачем поїздів, потім чотири роки черговим по станції Тернопіль, – розповідає Микола Володимирович. – Наступним місцем праці стала станція Березовиця-Острів, де трудився на посаді чергового по станції, згодом перейшов поїзним диспетчером Тернопільської дирекції залізничних перевезень, а з 2001-го став старшим комерційним ревізором дирекції. Отак невимусовно доля скеровувала мене на цю роботу, яку тепер я добре знаю, вона мені до вподоби, бо

з усіх інших посад, які я обіймав, на цій працюю найдовше – уже 12 років.

До залізниці в Миколи Володимировича душа, як кажуть, лежала з дитинства. Машиністом у локомотивному депо Тернопіль трудився його батько, якого, на жаль, уже нема серед нас. Микола Ткачук поєднав свою долю із залізницею завдяки батькові. Двоюрідний брат Миколи Ткачука також залізничник – працює на Південно-Західній залізниці.

– У кожній роботі є своя професійна глибина, ця робота мені до душі, за роки праці я багато чого навчився і надалі хочу працювати на залізниці. За багато років праці залізниця стала моєю долею, моїм свідомим вибором професії, до якої ставлюся відповідально і з повагою.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора