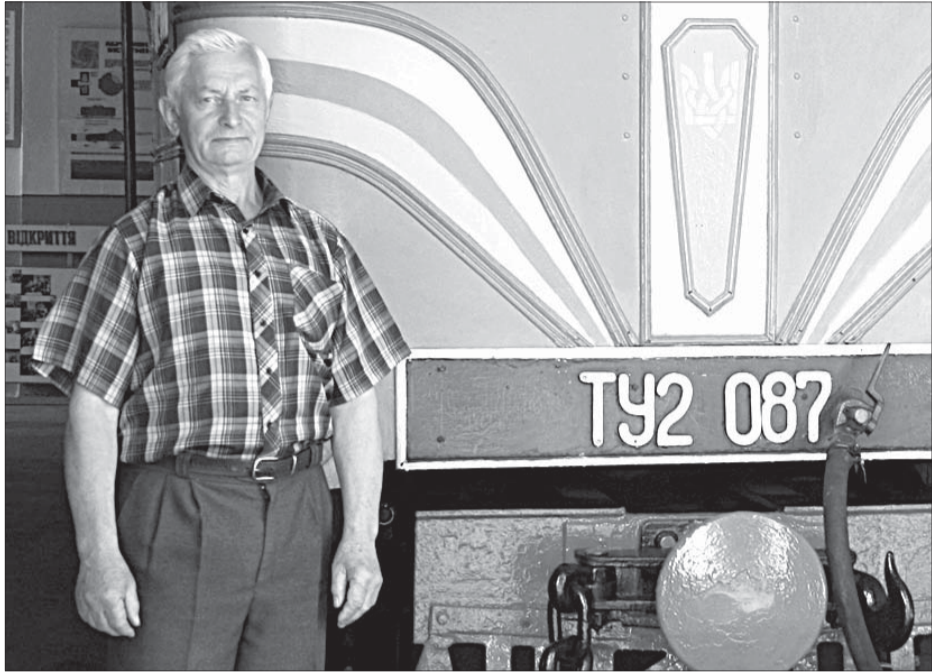


Шістдесят другий рік поспіль у Львові відкрився літній сезон дитячої залізниці. Діти, які вчаться на дитячій залізниці, із нетерпінням чекають сезону літньої практики, адже тоді розкривають свої вміння, які набули за період навчання. Частина дітей під контролем машиністів-інструкторів набувають навичок керування тепловозом, стежать, щоб поїзд їхав за розкладом, відповідають за безпеку руху. Машиністами та помічниками машиністів на дитячій залізниці є діти.

Ветеран транспорту, колишній машиніст-інструктор Львівської дитячої залізниці Володимир ГЕРЛЯК:

“Для багатьох велика залізниця починається з малої...”



Робота з дітьми відповідальна і така ж нелегка, як керування поїздом. Не кожен візьме на себе цю відповідальність – бути таким машиністом-інструктором, яким є Володимир Герляк.

Народився Володимир Йосипович у 1944 році у Львівській області. Після закінчення школи у 1961 році вступив на навчання в училище у Львові. Після закінчення училища пішов працювати слюсарем-інструментальником із виготовлення штамів на завод “Електрон”. Потім була чотирирічна служба на Північному флоті, і в 1967 році молодий чоловік повернувся до рідної домівки.

Повернувшись додому, Володимир Герляк мав мрію стати водієм популярного на той час автомобіля “Волга”. Та доля вирішила по-іншому. “Тоді у депо Львів-Захід оголосили про набір на курси помічників машиніста, і я пішов туди вчитися, – розповідає Володимир Герляк. – До залізниці я раніше не мав ніякого відношення і не пам’ятаю, щоб у родині хтось був залізничником. Після закінчення курсів почав працювати помічником машиніста на тепловозах Т2 та Т3. Ось тоді в далекому 1968 році я пов’язав своє життя із залізницею. У 1971 році мене перевели працювати у депо Львів-Схід, там невдовзі отримав права машиніста і з 1976 року почав працювати на паровозі 039. Коли з’явилися тепловози, я перейшов працювати машиністом на тепловоз. Так і пропрацював на ньому до виходу на заслужений відпочинок.

Літнє відрядження – на дитячу залізницю

“У 1959 році під час навчання на курсах помічника-машиніста вперше відвідав дитячу залізницю під час екскурсії, – згадує Володимир Йосипович. – Побачив колію, паровози, раніше й не уявляв собі, що діти можуть допомагати вести паровоз. На дитячу залізницю я прийшов працювати у 1978 році машиністом-інструктором. І з того часу я відкривав там кожен сезон. Взимку працював у депо, а на літній період переходив сюди”.

Про роки роботи машиністом-інструктором колишній залізничник згадує, затамовуючи подих. Працюючи на залізниці, Володимир Йосипович зник повністю віддаватися роботі, жити нею. “Кожна людина, – продовжує Володимир Йосипович, – у якій би вона сфері не працювала, може стати фахівцем, якщо полюбить свою роботу. Я не шкодую, що пішов на залізницю і не став водієм. Коли я тільки

починав працювати машиністом, не було передрейсових медичних оглядів. Зараз вони постійні, і я вважаю, що це дисциплінує, змушує завжди бути у формі, пильнувати за своїм здоров’ям. На мою думку, людина, яка працює за пультом управління тепловозом, повинна мати характер. Я загартував свій характер під час служби на Північному флоті, там була дисципліна і порядок, яких я завжди дотримуюся і в роботі.

Робота машиністом-інструктором на дитячій залізниці – нелегка, працювати машиністом у депо – простіше. На залізниці машиніст відповідає сам за себе, а тут треба відповідати ще й за дітей. Адже дітям дозволяють знаходитися біля тепловоза, заходити в кабінку, допомагати машиністу, тому їх потрібно уважно помічувати, щоб у повному обсязі гарантувати і вимоги з охорони праці, і безпеку руху”.

Колишній машиніст пригадує, що коли у 1951 році відкрилася дитяча залізниця, то нею їздили два паровози у два склади поїзда. Сюди приходили діти майже з усього міста. Тут починали свій залізничний шлях більшість нинішнього керівного складу залізниці. У ті часи не було ні телевізорів, ні комп’ютерів, і дитяча залізниця вабила школярів. Довгий час на дитячій залізниці діяли різноманітні гуртки, організовувалися семінари, працював піонерський табір, був навіть свій духовий оркестр. Дітей часто возили до Харкова, Запоріжжя, Києва, Донецька для обміну досвідом навчання на дитячій залізниці.

Півстолітні тепловози

Сьогодні на дитячій залізниці курсують два тепловози – ТУ2 1957 року і ТУ3 1958 року випуску. Ці тепловози сюди завезли ще у 1971 році. “Локомотив ТУ3 – тепловоз чехословацького виробництва, – ділиться своїми знаннями Володимир Йосипович. – Локомотив ТУ2 у свій час був найпотужнішим тепловозом. Вузькоколіяками, прокладеними на лісорозробках, він тягнув до 380 тонн при 12-тисячному ухилі. Ці паровози працювали в основному на лісорозробках, зокрема в Сибіру.

Згодом у 1958 році у Чехословаччині почали випускати потужніші тепловози ТУ3 – такі, які має дитяча залізниця. Дизель локомотива ТУ2 має потужність у 300 кінських сил, а ТУ3 потужніший – 350 кінських сил. Чехословацькі тепловози зроблені добре, їхній дизельний двигун малощумний.

Коли дитяча залізниця перейшла з па-

ровозної на тепловозну тягу, обслуговувати тепловози стало простіше. Ці тепловози ніхто не ремонтував, не було проблем з їхньою експлуатацією. Зараз ситуація із запчастинами доволі складна, але ми стараємося підтримувати техніку в належному стані. Якщо тепловоз працює щодня, даються взнаки ті проблеми, що пов’язані з дефіцитом оригінальних деталей”.

“Цілу зиму тепловози на дитячій залізниці простоюють, відпочивають від сезону, – продовжує розповідь Володимир Йосипович. – Звісно, щось виходить із ладу, але навесні, перед початком сезону дитячої залізниці, ретельно перевіряємо тепловози на справність всіх вузлів та підготовку їх до експлуатації”.

Робота, подібна на хобі

“Якщо машиніст прийшов працювати на дитячу залізницю і залишився на ній, – ділиться своїми спостереженнями колишній залізничник, – то повністю втягується у життя “маленької колії”. Мало хто наважується піти працювати машиністами-інструкторами на дитячій залізниці, дехто з машиністів-інструкторів не витримували навіть одного сезону. Машиніст-інструктор дитячої залізниці повинен мати витримку, терпіння, бути людиною врівноваженою. Тут потрібні і певні педагогічні навички. Зазвичай молоді машиністи приходять, подивляються на особливості роботи і відмовляються працювати, кажуть, що бояться відповідальності за дітей.

На зимових теоретичних заняттях з інструкторами діти вивчають теорію руху поїздів. У травні на дитячій залізниці починається сезон практичних занять. Кожного сезону я давав своїм учням добро на роботу за пультом управління локомотивом. Машиніст-інструктор завжди перебуває поруч із учнем, який на час практичних занять виконує обов’язки помічника машиніста. На дитячій залізниці все, як і на великій. І за будь-яких нештатних обставин треба реагувати швидко і правильно. Потрібно завжди бути насторожі і постійно тримати все під контролем. Трапляються випадки, що на колії

ки високі знання, що відповідали рівню машиніста, що водить великі пасажирські чи вантажні потяги, але таких учнів були одиниці. Вони миттєво орієнтувалися в різних ситуаціях. Робота з дітьми має свої чіткі правила, потребує терпіння і мудрості. Робота машиніста – суто чоловіча, але якщо учень помиляється, не слід забувати, що це – дитина, і на неї не можна підвищувати голос. Діти потребують постійного навчання, адже між щорічними практичними заняттями – велика перерва. Навчити керувати тепловозом за один сезон можна, але сезон завершується, і за тривалу осінньо-зимову перерву знання та навички забуваються, втрачаються. А буває і таке, що учень кілька разів проїхався як машиніст чи помічник і раптом починає розуміти, що це – не його робота, не хоче він працювати машиністом на тепловозі. А є такі діти, які й почували б у кабіні тепловоза. Вони щоразу просяться в графік, щоб їздити частіше. А ті, кому не до вподоби керувати тепловозом, обирають роботу чергового по станції чи провідника”.

“Чимало наших учнів зараз працюють машиністами в депо, – розповідає колишній залізничник, – вони продовжили ту справу, яку почали на дитячій залізниці. І зараз, попри те, що минули роки й десятиліття, колишні учні приходять сюди, підходять до мене, допомагають мені згадати їх і дякують за здобуту свого часу науку”.

На моє запитання, чи були дівчатка, які вчилися керувати паровозом, Володимир Йосипович відповів, що колись була дівчина, яка проходила практику як помічник машиніста. Вона була старостою у групі, мала неабиякий авторитет у колективі.

Швидко збіг час нашої розмови. Я розумію, що неможливо вмістити в нього всі спогади Володимира Йосиповича про роботу на дитячій залізниці. Слухаючи Володимира Герляка, відчуваєш, що цей чоловік робить свою справу професійно, віддано і чесно. Девізом його багаторічної праці можна вважати такі слова: “Робота машиніста відповідальна і важка, бо ти практично весь час у русі, але мені було ці-



помічаємо сторонні предмети, або люди перебігають перед поїздом... Два роки тому перед локомотивом на колію вїхав автомобіль. Від зіткнення автомобіль зазнав значних пошкоджень, але, на щастя, ніхто в цьому інциденті не постраждав. Діти за браком професійного та життєвого досвіду губляться в таких ситуаціях, навіть лякаються і, звичайно, не знають, що робити – для цього й потрібен досвідчений наставник – машиніст-інструктор.

За час роботи мені траплялися такі учні, які до закінчення навчання демонстрували настіль-

каво. Я займався тим, що мені подобалося”.

На завершення розмови колишній машиніст побажав учням – майбутнім машиністам, провідникам – успішно закінчити школу, бути здоровими, набратися під час літньої практики сил, впевненості та нових навичок. Усе починається з малого, і великі залізничні перегони для багатьох нинішніх учнів починаються тут, на дитячій залізниці.

Тетяна БАЛЛА
Фото автора