

У червні цього року колектив моторвагонного депо Львів відсвяткував 30 років із часу заснування підрозділу. Для ветеранів підприємства цей період – ціла епоха, сповнена випробувань становлення і трудових здобутків розвитку, а для молодих працівників, багато з яких є ровесниками депо, це – початок шляху. 30 років – мало це чи багато?! Моторвагонне депо Львів – наймолодше серед підприємств Львівської залізниці – нині заслужено вважається центром приміських пасажирських перевезень Західного регіону України.

Гортаючи вже поживкли від часу сторінки 30-літньої історії депо, читаємо: “У 1981 році прийнято рішення про будівництво депо, а у грудні 1982 р. – сформовано колектив у кількості 35 осіб, створено профспілкову організацію та інші робочі органи. Влітку 1983 року в депо прийшов перший електропоїзд під управлінням машиніста М.Шульгана та помічника машиніста П.Гуля. Основний контингент спеціалістів – локомотивні та ремонтні бригади – був переведений у новий підрозділ із локомотивного депо Львів-Схід.

Окрім налагодження ремонту та гарантування безпечної експлуатації рухомого складу, завданням

# Моторвагонне депо Львів:



колективу стало покращення соціальних гарантій та умов праці, тому в 1992 році адміністрація депо разом із профспілковим комітетом прийняла рішення про початок будівництва господарським способом житлового будинку на вул. Роксолани, і у 1996 році у квартири новобудови заселилися щасливі новосели – залізничники з моторвагонного депо та їхні сім'ї.

У 1996 році видано наказ про об'єднання моторвагонного депо

з локомотивним депо Львів, та період спільної господарської діяльності не виправдав себе, і в листопаді 1999 р. начальник залізниці Г. Кірпа прийняв рішення про відокремлення моторвагонного депо Львів, тож дата 01.12.1999 р. стала другим днем народження підприємства, перед трудовим колективом якого постало нове важливе завдання – технічна модернізація та розбудова депо”.

До слова, цей процес не зупиняється і сьогодні. За попередні роки в моторвагонному депо Львів капітально відремонтовано їдальню, введено в експлуатацію плазмову установку з гартування колісних пар та вагономийний комплекс, покращено санітарно-побутові умови в цехах та умови відпочинку поїзних бригад в основному депо та в підрозділі по станції Стрий. Ведуться роботи із упорядкування адміністративної будівлі підрозділу депо на станції Мукачєво.

Торік підприємство та його колектив серед інших підрозділів та працівників Львівської залізниці гідно презентували Україну гостям та учасникам фінального турніру

футбольного чемпіонату Європи, забезпечивши комфортні перевезення пасажирів, а за підсумками роботи впродовж першого півріччя 2012 року колектив моторвагонного депо Львів здобув високе третє місце у галузевому конкурсі споріднених підприємств Укрзалізниці.

Нині у депо, до якого входять виробничі цехи на станціях Мукачєво і Стрий, працює 982 залізничники. Моторвагонне депо Львів забезпечує соціально важливе сполучен-

ня на дільницях Львів-Лавочне, Львів-Здолбунів, Львів-Тернопіль, Мукачєво-Ужгород. Удень і вночі за будь-якої погоди з депо виходять на лінії електропоїзди.

Символічно, що день народження депо відзначається разом із великим державним святом – Днем Конституції України, адже колектив підрозділу ніколи не стояв осторонь державотворчих процесів, брав активну участь у суспільно-політичному житті держави.



## “Бажаю молоді продовжити славні традиції депо”

У святковий день начальнику депо Роману Куриляку клопотів вистачало, окрім святкових заходів, на підприємстві тривав звичайний робочий день, і зрозуміло, що керівнику необхідно було “тримати руку на пульсі”. Усе ж ми скористалися короткою перервою, щоб поспілкуватися.



– Нині моторвагонне депо Львів фактично об'єднує три підприємства, адже до його структури увійшли обортові депо Стрий та Мукачєво, а сукупна кількість працівників становить близько тисячі осіб, – розповідає Роман Куриляк.

– Підприємство обслуговує напрямки приміського пасажирського сполучення на Захід – від Львова до Мукачєва та Ужгорода, на Схід – до Тернополя та Здолбунова. Приписний парк депо налічує 32 електропоїзди постійного струму, експлуатуємо рухомий склад змінного струму (у східному напрямку). Фактично наше молоде, але потужне підприємство виконує близько половини від загального обсягу приміських пасажирських перевезень залізниці.

Попри оптимістичний настрій із нагоди свята, говорити про сміливі перспективи підприємства нині проблемно. У складні часи, які нині переживає галузь, наша залізниці і зокрема господарство приміських перевезень, наше головне завдання полягає у тому, щоб власними силами утримувати наявний рухомий склад в естетично належному та технічно справному стані. Нам загалом вдається впоратися із цим завданням завдяки злагодженій праці нашого трудового колективу. Переконали, що кращі риси були притаманні нашому колективу впродовж попередніх трьох десятиліть. Тому хочу щиро подякувати всім моїм попередникам та ветеранам за чесну і віддану працю, за створення і розвиток нашого депо, а молоді бажаю продовжити славні традиції і гідно зустріти ще не одну урочисту річницю у трудовій біографії моторвагонного депо Львів.

## “Це депо народжувалось тяжко...”

Багато ветеранів завітали на свято у моторвагонне депо Львів. Серед них – і другий начальник депо Євген Купрін, першого керівника депо А. Нікітського, на жаль, уже немає серед нас. У розмові з кореспондентом газети Євген Васильович згадав роки нелегкого становлення підприємства.



– На момент створення депо у 1982 році я був начальником локомотивного відділу Львівського відділку, – розповідає Євген Купрін. – Нове підприємство народжувалося в муках. Тривалий час вирішувалося питання виділення трьох мільйонів рублів на його будівництво. Тому на перших порах депо було слабо розвиненим. Наприклад, ремонтний цех уміщав усього 6 вагонів. А ще треба було набрати й організувати людей, налагодити виробничий процес. Не було тепла, тому замість тимчасової котельні використовували паровоз. Потім почався розпад Союзу РСР. Виникли нові проблеми. Розірвалися усталені економічні зв'язки. До речі, керівником депо мене в цей час не призначили, а обирали на зборах трудового колективу. Тож довелося багато зустрічатися з робітниками різних цехів, спілкуватися з людьми, розповідати про своє бачення багатьох принципових речей. На мою думку, у цьому було мало раціонального. Як можна обирати

директора підприємства на загальних зборах? Як при цьому можна врахувати його професійний досвід? Психологічно це було доволі важко, бо люди по-своєму розуміють роль начальника на виробництві. Начальник не може бути “хорошим” абсолютно для всіх, бо тоді доведеться поставити хрест на трудовій та виробничій дисципліні.

І все ж найяскравішими спогадами з того часу, напевно, є власне спілкування з людьми. Працювалося тоді дуже непросто. На хвилі загальної ейфорії дуже важко не припуститися помилки. На моє переконання, транспорт – не місце для реалізації будь-яких політичних амбіцій. Що стосується технічних питань, то вони поступово вирішувалися, з'явився новий досвід. Мінявся парк рухомого складу, а починати нам довелося зі старих електричок, що давно від'їздили свій термін. Більш нові електропоїзди ми приймали з Росії, але там нам теж нових не давали, доводилося вибирати з мотлоху те, що ще могло послужити. Для цього посилали до сусідів своїх фахівців. Згодом стала надходити й техніка вітчизняного виробництва.

У депо я пропрацював близько двох років. Ніби й небагато, але це був перехідний період, тому часто згадував старе прислів'я: “Навіть ворогу не побажеш жити у час змін”.

Із тих часів промайнуло вже 30 років, і нині розумію, що усе зроблене не минуло марно. Сьогодні це добре видно – депо реконструювали й подовжили, з'явився ряд цехів, яких не вистачало. Підприємство обгородили, зробили благоустрій території. Нині усе виглядає так, що не соромно запросити сюди будь-які делегації, проводити школи обміну передовим досвідом, і цим справді можна пишатися.