

Минуло 40 років, відколи молодим юнаком Микола Луцик прийшов працювати на залізницю. Упродовж чотирьох десятиліть у дорозі різними маршрутами промайнули сотні тисяч кілометрів. Кожен маршрут має свої особливості, але щоразу, куди б не їхав Микола Луцик, свої професійні обов'язки він виконує на високому рівні, дбаючи про те, щоб у пасажирів залишилися якнайкращі враження від поїздки. Про свій професійний шлях на залізниці начальник поїзда Микола Луцик розповів кореспонденту газети.



– Як починався Ваш професійний шлях на залізниці?

– Народився я у 1955 році у селі Потелич Жовківського району, колишній Нестеровський район Львівської області. У родині не було залізничників, мати моя

– Які риси характеру потрібні начальнику поїзда?

– Насамперед потрібна відповідна освіта. Начальник поїзда відповідає за всю роботу у поїзді, зокрема культуру обслуговування, санітарний стан поїзда, техніку безпеки, техніку безпеки руху поїзда та інше. Потрібно вміти швидко знаходити індивідуальний підхід до кожного підлеглого, бути не занадто строгим і не занадто поблажливим.

Молодь, яка щойно прийшла з училища, як і я колись, захоплена "романтикою" роботи на залізниці – з ними інколи важче знайти спільну мову. А з людьми такого віку, як я, працювати легше, адже вони розуміють, що робота провідника – це велика відповідальність.

– На якому з напрямків працювати найважче?

– Кожен поїзд має свою специфіку і певний контингент пасажирів. Наприклад,

Згадуються і невеселі випадки – крадіжки у поїзді. Пасажири не пильнують речі, залишають без нагляду телефони, сумки, потім за свою ж необачність і розплачуються.

Під час роботи провідником у поїзді Львів–Солотвино я познайомився зі співаками Гнатюками. Вони їхали з Ужгорода, поводитися досить скромно. Ми приємно поспілкувалися. Пригадую і часи, коли я працював провідником на маршруті Львів–Москва–Трускавець. Тоді, як і тепер, до Трускавця їхало дуже багато відпочивальників, серед них і жителі Середньої Азії. Їхати з ними з Трускавця було важче, тому що після лікування водою, яку вживають у Трускавці, не можна вживати алкоголь. Але вони не звернули уваги на такі рекомендації, і в поїзді їм ставало погано, доводилося викликати лікаря.

– Ваші діти теж обрали професію залізничника?

Начальник поїзда Микола ЛУЦИК: “СОРОК РОКІВ СТУКОЧУТЬ КОЛЕСА МОЄЇ ДОЛІ”

проста сільська жінка, колгоспниця, батько працював у шахті. На залізницю я потрапив випадково. Після закінчення 10-ти класів вступав на хімічний факультет Львівського державного університету ім. І. Франка, але не пройшов за конкурсом – не вистачило півтора бала. Мама на той час працювала листоношею, а я дуже хотів влаштуватися на роботу. От мама і запропонувала мені носити пошту і брати собі зароблені гроші, а сама поралася по господарству. І ось одного разу я прочитав у газеті "Львівський залізничник", що залізниця оголосила прийом на навчання за спеціальністю провідник. Удома повідомив, що йду вчитися в залізничне училище. На вулиці Снопківській на третьому поверсі залізничного технікуму було училище №52. Після 10-ти класів навчання в училищі тривало рік разом із практикою. Отак я потрапив на залізницю.

– Якими були перші враження від роботи провідником?

– Перша моя практика була у поїзді №73 за маршрутом Львів–Москва. Зауважу, що з роботою залізниці раніше не був знайомий. Біля нашого села залізнична колія не проходила, тому для мене робота провідником була "романтикою". Провідником у пасажирське вагонне депо Львів пішов працювати у 18 років. Мене закріпили за маршрутом Львів–Москва, попрацював я три місяці під керуванням начальника поїзда Василя Жінчина і пішов служити в армію. Через два роки у 1975-у повернувся на роботу. Того ж року вступив на заочну форму навчання у Чернівецький технікум залізничного транспорту на відділення "вагонне господарство" (спеціальність – механік-вагонник), який закінчив у 1979 році. Тоді й захотів стати начальником поїзда, а начальник поїзда повинен був мати таку спеціалізацію. Потрібно

було ще вчитися на курсах начальника поїзда, які я успішно завершив у 1978 році у нашій технічній школі. Відтоді і донині працюю на залізниці – уже сорок років.

– На яких рейсах доводилося працювати?

– Їздив у багатьох напрямках, хоча найчастіше – провідником на Москву. Влітку 1978 року їздив поїздом №320 Львів–Одеса, це був додатковий поїзд на літній період. А у 1979 році додатковим поїздом №105 Львів–Москва я вже їхав на посаді начальника поїзда. Пригадую 1980 рік, коли я вже як начальник поїзда працював на маршруті Горький–Архангельськ. У тому ж році в Москві проходили Олімпійські ігри, і тоді наш поїзд Горький–Архангельськ розформували, а нас із бригадою перевели працювати на поїзд сполученням Львів–Адлер, який курсував цілий рік. На тому рейсі я відпрацював начальником поїзда десять років. Пізніше впродовж двох років були рейси на Київ, Сімферополь, а з січня 1993 року я почав працювати на рейсі Львів–Солотвино.

Зараз графік поїздок у порівнянні з минулими роками змінився. Бригада у складі одного поїзда їздить чотири місяці, а потім її закріплюють за іншим маршрутом. Зараз їжджу за маршрутом Львів–Івано-Франківськ–Київ. Куди наша бригада поїде згодом, ми дізнаємось в останній місяць курсування поточного маршруту. Важко було звикнути до такого графіка роботи, тому що коли їздив 18 років у одному поїзді, то знав кожен вагон, що його "болить", і відповідно дбав про нього. А за нового графіка починаєш звикати до людей, які у твоєму підпорядкуванні, починаєш вивчати вагони, і час курсування на тому поїзді підходить до кінця. Але, як кажуть, до всього звикаєш.

до Києва їдуть більш ділові люди, у відрядження, у справах, а до Москви здебільшого заробітчани. До Москви вони поводяться спокійно, але назад додому, маючи в кишені важко зароблені гроші, інколи поводяться, як королі. Потрібно контролювати їхні дії. У напрямку півдня – на Сімферополь, Одесу – люди їдуть на відпочинок. Такі пасажири теж часто їдуть надто розслабленими. Коли виникають якісь непорозуміння, стараюся до кожного пасажира знайти індивідуальний підхід у спілкуванні.

– Чи бувають скарги від пасажирів?

– Колись були скарги на постільну білизну, тоді ще не була вдосконалена технологія прання, і білизни бракувало. Зараз таких відгуків нема. Здебільшого пасажири скаргяться на високу температуру повітря у вагонах, на жаль, у нас не всі поїзди обладнані сучасними кондиціонерами.

– Якщо порівняти стан поїздів за роки Вашої роботи, то які бачите відмінності?

– Вагонний парк зношується, поїзди старішають. А щодо вагонного інвентарю, то він став кращим, у вагонах зараз охайніше. Покращилася якість килимків, матраців, покривал, постелі. Нам потрібні нові пасажирські вагони, але мусимо миритися з тим, що маємо.

– Чи траплялися цікаві випадки у Вашій роботі?

– За 40 років роботи у дорозі траплялося різне. Особливо запам'ятався випадок у поїзді Львів–Адлер у 1985 році, коли ми приймали пологи. Поїзд проїхав небагато від станції відправлення, і в жінки почалися пологи. На щастя, серед пасажирів поїзда був медик, ми викликали швидку допомогу до найближчої станції, і жінку з немовлям, а це була дівчинка, забрали у пологовий будинок.

– Залізничницею є і моя дружина, вона працювала провідником, зараз на заслуженому відпочинку. Доньки теж пішли нашими дорогами. У них чомусь не було ніколи сумніву, яку обрати професію, вони одразу вирішили, що працюватимуть на залізниці. Доньки навчалися в Чернівецькому технікумі залізничного транспорту за спеціальністю вагонне господарство, потім за тією ж спеціальністю у Харківській державній академії залізничного транспорту. Три місяці стажувалися за обраною професією і зараз, як і я, працюють начальниками поїзда. Молодша працює на маршруті потяга №53 Львів–Москва, а старша у потязі №91 Львів–Київ.

– Як відпочивають провідники та начальник поїзда після прибуття на кінцеву станцію?

– Якщо кінцева станція Львів, то ми здемо склад і їдемо додому, а в іншому місті ми – на роботі і відпочиваємо у вагоні. У нас є графік чергувань від Львова і до Львова, там зазначені години роботи і години відпочинку. При перестойі у Києві теж є графік – хто має відпочивати, а хто чергувати.

– Які настанови дасте тим, хто вперше стає на шлях провідника чи начальника поїзда?

– Якщо обрав професію провідника, то свою роботу потрібно любити і з приємністю виконувати посадові обов'язки. Я одразу захопився своєю роботою, а серед моїх колег були й такі, що приходили на роботу і за якийсь час, не знайшовши себе у цій професії, покидали її. У роботу треба вкладати душу.

Пригадується почута давно давня китайська приказка: займайся улюбленою справою і не працюватимеш жодного дня в житті...

Спілкувалася Тетяна БАЛЛА

(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

– За підсумками цього року змагань можна зробити висновок, що командир пожежної команди поїзда Івано-Франківської дирекції Володимир Оленін зробив вдалий вибір, довіривши участь у змаганнях молодому поколінню пожежників, яке поповнило підрозділ на початку цього року, – відзначив інструктор з пожежної техніки, автотранспорту та газодимозахисної служби Степан Цекалишин. – Попри невеликий період роботи на залізниці, хлопці набули потрібного досвіду, добре підготувалися до змагань і показали найкращий результат серед усіх

Вогонь – жорстокий суперник



учасників. Загалом місця розподілилися наступним чином: перше

місце здобули вогнеборці пожежного поїзда Івано-Франківського загону воєнізованої охорони, на другому місці змагання завершила команда Мукачівського загону воєнізованої охорони, третє та четверте місця відповідно розділили пожежні підрозділи Першого загону воєнізованої охорони на Рівненській та Львівській дирекціях залізничних перевезень.

Найбільшу увагу ми приділили бойовому розгортанню. Цю вправу можна справедливо назвати основним показником готовності

до роботи в екстремальних умовах. А успіх команди залежить від злагодженості дій її членів та вправності роботи з мотопомпою. У цьому виді програми першими були пожежники з Мукачівського, друге і третє місця поділили вогнеборці Першого загону воєнізованої охорони з Рівного та Львова, за ними розташувалися залізничні пожежники з Івано-Франківського загону. Загалом сьогоденні змагання засвідчили хороші результати. Незважаючи на складні вправи, усі команди добре впоралися

із завданням, ніхто з учасників не зазнав травм, та й погода сприяла проведенню турніру.

Наступного року ми плануємо дещо змінити програму змагань, провівши їх у співпраці з нашим ДФСК "Локомотив". Його працівники мають серйозний досвід організації та проведення спортивних змагань, тому переконані, що ця обставина додасть ефективності турніру серед залізничних пожежників.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора