

Начальник станції Зборів Михайло КРЕНЦІЛЬ: “Посада начальника станції – стресова, але я цю роботу люблю”

Щороку напередодні Дня Незалежності керівництво залізниці відзначає нагородами й почесними грамотами працівників, що зарекомендували себе професіоналами, відданими роботі. Особливо важливими ці нагороди є для залізничників, які працюють у віддалених відокремлених підрозділах і сумлінно вносять свою лепту у злагоджену роботу магістралі. Одним із таких працівників є начальник станції Зборів Михайло Кренциль, нагороджений нагрудним знаком “За самовіддану працю II ступеня”. Кореспондент “Львівського залізничника” побувала на станції Зборів і поспілкувалася з Михайлом Васильовичем про роботу і про життя.

Розташована станція у селі Млинівці, що за три кілометри від Зборова, і обслуговує майже восьмитисячний Зборів та довколишні села. Тут курсує чотири електропоїзди у львівському напрямку і п'ять – у тернопільському. Зійшовши на перон з однієї зі львівських електричок, я побачила начальника станції Михайла Кренциля у формі зі сигнальним диском у руках. Відправивши електричку до Тернополя, Михайло Васильович пояснив, що тимчасово, крім власних обов'язків, виконує ще й роботу чергового по станції, поки один із працівників у відпустці. Станція невелика – лише дев'ять працівників, і така виробнича необхідність час від часу виникає. Але складнощі у цьому для начальника станції нема жодних, бо саме з посади чергового по станції він перейшов на нинішню, керівну.

– Михайле Васильовичу, розкажіть про те, де Ви народилися і навчалися, як прийшли у залізничну професію?

– Народився я у 1955 році у селі Хоробрів Козівського району Тернопільської області. Закінчивши десятирічну школу, пішов навчатися в політехнічний інститут у Тернополі на механічний факультет. Після студентства і двох років армії влаштувався працювати на завод “Ватра”, який виготовляв лампи. А згодом, вирішивши шукати кращих заробітків, подався у сільське господарство – разом із родичем взяли в оренду 500 гектарів землі, ферму у селі Тустоголівці Зборівського району і розпочали власну справу. У 1991 році ми цю справу згорнули, а важкі кризові часи наштовхнули на необхідність пошуку стабільної роботи – тоді у мою життєву з'явилася залізниця. Мене прийняли на посаду оператора на станцію Зборів. Коли вперше зайшов у робоче приміщення і побачив апаратуру, то думав, що не зможу працювати – настільки складним усе виглядало тоді для мене, людини без залізничної освіти. Але згодом виявилось, що нічого складного нема. Хіба що зі свого нинішнього досвіду можу сказати, що тоді робочий процес був значно довшим – потрібно було все робити вручну. Наприклад, коли їхав збірний поїзд, до якого потрібно було причіпляти і відчіпляти вагони, розрахунки велися за допомогою рахівниці й арифмометра, навіть калькуляторів не було, не те що комп'ютерів (усміхається). А тепер значно легше працюється.

– Як відбувався ваш кар'єрний ріст від оператора до начальника станції?

– Я пропрацював оператором півроку, а згодом звільнилося місце чергового по станції. Робота відповідальна, тож спочатку я не дуже хотів займати цю посаду. Але водночас вона мене вабила – пригадую, що дуже подобалося дивитися, як черговий виходить зі сигнальним диском і проводить поїзд. Перед тим, як приступити до нових службових обов'язків, місяць навчався у дортехшколі у Львові. Досі добре пам'ятаю один епізод після приїзду зі Львова, коли тодішній ревізор руху на нашій дільниці вирішив перевірити, чого ж мене навчили, і дав завдання визначити, скільки башмаків потрібно, щоб закріпити певну кількість вагонів. Нас цього навчали практично в останні дні перед закінченням, тож я все ще дуже добре пам'ятав. Але з розрахунків вийшло, що потрібно два з половиною башмаки. Добре поміркувавши над тим, яку ж цифру назвати, випалив: “Три!” І не помилюся, ревізор мою підготовку був задоволений. А згодом, коли їздив до Тернополя складати екзамен, трапився зі мною кумедний випадок. Один із членів комісії пообіцяв допустити до виконання службових обов'язків, якщо відповім на останнє питання, що святкують 16 числа кожного місяця. А я, заходячи до кімнати, краєм вуха почув, що комісія розмовляла про день колійника. Вирішив, що це саме про це свято мене й питають. Уже тепер знаю, що мався на увазі день охорони праці, зате тоді я добряче підняв настрій членам комісії, і



до роботи мене таки допустили.

А в 2001 році мене призначили начальником станції. До того кілька років за потреби заміняв тодішнього начальника. Знав, що це робота – стресова, проте зараз зовсім не шкодую, що погодився, як і про те, що 22 роки тому прийшов на залізницю.

– Якою нині є станція Зборів, наскільки насичена її робота у вантажному і пасажирському напрямках?

– Обсяги вантажної роботи станції зараз невеликі – наприклад, у вересні ми завантажили 35 вагонів і 36 розвантажили. Від нас їде ліс – у Румунію і Словаччину, а також зерно – в основному до Одеси і Миколаєва у порти, а також у Польщу, Прибалтику. Проте ці показники постійно змінюються залежно від того, як знаходять клієнтів компанії-експедитори, що працюють зі Зборівським хлібозаготівельним пунктом.

Нинішні обсяги, звісно, не порівняти з тими, що були за радянських часів – тоді через станцію йшли великі обсяги вантажів овочів, фруктів та зерна з місцевих підприємств. За нинішньої економічної ситуації компаніям складно триматися “на плаву”, але заради справедливості зазначу, що попередні п'ять років я спостерігав процес відродження промисловості нашого регіону, Тернопільщина поступово повертає втрачені позиції в аграрному секторі економіки. Сподіваюся, що ця тенденція збережеться й надалі.

Отримуємо доходи і від пасажирських перевезень. Люди активно користуються електричками, проте багато їздить пенсіонерів із навколишніх сіл і Зборова, яким видаємо нульові квитки. Також продаємо квитки на пасажирські потяги, щоправда, до травня за старим графіком один із київських поїздів зупинявся у нас, а зараз цю зупинку відмінили.

– Наближається зима, залізничники традиційно готуються до холодів. Як станція Зборів підготувалася до мінусових температур?

– Із теплом у нас проблем нема – у 1997 році в приміщенні вокзалу і товарної контори, а також на пості ЕЦ встановили два електродіодні німецького виробництва. Кожного року влітку з Тернополя приїздить спеціаліст, що здійснює профілактику котлів, аби взимку вони працювали без збоїв. Приміщення утеплені, тож до зими і холодів ми готові. Теплим спеціалістом, якого на станції потребують двоє людей – комерційний агент і прибиральниця, – також забезпечені.

– Крім роботи, у житті кожного залізничника є й дозвілля. Як проводить вільний від роботи час начальник станції Зборів?

– Від молодості й донині я люблю грати у футбол. Це захоплення стало мені у нагоді і на роботі: три рази поспіль у складі команди Тернопільської дирекції їздив на футбольний турнір пам'яті Георгія Кірпи до Чопа. У перший рік ми здобули друге місце, програвши у фіналі команді Ужгородської дирекції. А перед тим грали вдома – у Тернополі відбувався місцевий турнір, на якому змагалися збірні дистанції сигналізації та зв'язку, дистанції електропостачання, дирекції і наша – із невеликої станції Зборів. До першої гри нас ніхто серйозно не сприймав. Зате коли ми почали перемагати, та ще й з рахунками 7:1, 8:0, 9:0 і врешті виграла турнір, усі зрозуміли, що мають справу зі сильною командою.

Цього року на турнір до Закарпаття я вже не їздив – даю дорогу молодим. Але для себе зі сином, який, до речі, теж залізничник, люблю поганяти м'яч. А восени маю ще одну розвагу – ходжу до лісу по гриби.

Лілія ХОМИШИНЕЦЬ
Фото автора

Жовтень в історії Львівської залізниці

1868 рік. 15 жовтня Президентом Товариства Львівсько-Чернівецько-Яської залізниці став Леон Сапєга, заступником – князь Кароль Яблоновський.

1872 рік. 8 жовтня Львівсько-Чернівецько-Яська колія була секвестрована.

1886 рік. 1 жовтня відкрито залізницю сполученням Коломия–Печеніжин–Слобода–Рунгурська.

1887 рік. 28 жовтня відкрито залізничну лінію Львів–Белжець.

1910 рік. 18 жовтня відкрито напрямом Львів–Стоянів.

1944 рік. 8 жовтня війська радянської армії визволили останній населений пункт України – село Лавочне.

1956 рік. На карпатському напрямку відкрито електрифіковану дільницю Мукачєво–Лавочне.

1959 рік. 15 жовтня на залізницю прибув перший тепловоз.

1966 рік. 1 жовтня в контактну мережу електрифікованої дільниці Красне–Підбірці подано напругу, а наприкінці жовтня до Львова прибув перший електровоз змінного струму ВЛ-60.

1971 рік. Електрифіковано дільницю Львів–Мостиська-II.

1973 рік. Споруджено новий лабораторний корпус обчислювального центру.

1975 рік. Оновлений приміський фірмовий електропоїзд “Нафтуся” вирушив зі Львова до Трускавця.

1980 рік. До Дня Конституції у селищі Жовтневому на вул. Повітряній зведено палац здоров'я для залізничників.

1981 рік. Впроваджено комплексну систему ефективного використання вагонів(КСЕВВ).

1983 рік. 15 жовтня вперше в історії залізниці на дільниці Ходорів–Івано-Франківськ проведено здвоєний поїзд вагою 6168 тонн і складом 103 вагони.

1986 рік. На Левандівці відкрито факультет Дніпропетровського інституту інженерів транспорту.

1988 рік. На станції Чоп проведено конкурс професійної майстерності молодих залізничників – оглядачів вагонів та прийомоздавачів із трьох братніх країн.

Бродівська дистанція колії першою отримала комплект колійних машин ВПР-120, ВПРС-500, Р-2000.

1994 рік. У Києві відбувся Перший з'їзд залізничників України.

Після реконструкції (уперше методом бетонування) відкрито переїзд на 1408 км перегону Золочів–Красне.

1999 рік. У Чопі відкрито сучасну лікарню.

2000 рік. Після виконання ремонтних робіт відкрито дебаркадер головного вокзалу станції Львів.

2001 рік. Здано в експлуатацію сучасний цех ремонту електрорухомого складу та санпобутблок у Львівському моторвагонному депо.

2003 рік. Презентовано вантажну автомотрису АМВ №009 виробництва ВАТ “Івано-Франківський локомотиворемонтний завод”.

Розпочато електрифікацію дільниці Ківерці–Луцьк.

Колектив моторвагонного депо Львів на огляді-конкурсі в Києві представив оновлений електропоїзд “Трембіта”.

2004 рік. 15 жовтня відкрито новозбудований Ужгородський вокзал.

2006 рік. До 750-річчя Львова залізниця запровадила новий маршрут Львів–Ворохта–Львів, на якому курсував рейковий автобус “Буковель”.

2007 рік. Введено в експлуатацію контейнерний термінал Українського державного центру транспортного сервісу “Ліски”.

12 жовтня створено відділ з будівництва Бескидського тунелю.

2012 рік. 25 жовтня здано в експлуатацію сімейний гуртожиток у Тернополі.

28 жовтня відкрито реконструйований вокзальний комплекс міста Луцьк.

За матеріалами історичного архіву та газетних публікацій підготував Юрій ДУБИК