

У кожному основному локомотивному депо є групи, які ведуть облік об'ємів перевезень, витрат енергоресурсів на тягу поїздів, нараховують зарплату локомотивним бригадам. При паровозній тязі ці депоєвські підрозділи мали статус філій, підпорядкованих так званим фабрикам механічного обліку в управлінні залізниці. Але з введенням тепловозної тяги трансформувалися і назви цих філій. Нині у підрозділах працюють переважно жінки. На початку 70-х років керівником групи обліку в Чернівецькому локомотивному депо була призначена Любов Євгенівна Опанасюк – жінка з високою ерудицією облікової справи та досвідом бухгалтерської роботи.

Любов Євгенівна була надзвичайно вимогливим керівником, бо знала, що ретельний, точний облік роботи депо гарантує об'єктивну інформацію про виконання планових завдань підприємства за місяць, квартал, рік. Уже тоді Любов Опанасюк сформувала групу з молодих дівчат, яких навчала облікової справи. Основними засобами у роботі відділів тоді були рахівниці і машинки з цифровими клавішами та механічною ручкою, яку треба було крутити, щоб отримати потрібні показники при множенні, додаванні тощо. У таких умовах працювали юні дівчатка, опрацьовуючи маршрути машиністів.

Минуло вже майже 35 років, як 18-річними прийшли на цю роботу Марія Скінтей, Марія Ревуцька, Ольга Самардак, Валентина Маслива... Сьогодні вони – досвідчені працівниці, ветерани праці, фахівці облікової справи.

У невеличкому жіночому колективі працюють ще й Галина Самофалова та Ольга Рурак, усі вони сьогодні на посадах операторів ЕОМ у щоденній клопіткій роботі видають інформатику про роботу підприємства. Уже добрий десяток років цим колективом керує бригадир Марія Дмитрівна Скінтей.

Входиш у приміщення, де працюють жінки, і потрапляєш в оазу домашнього затишку – підвіконня



заквітчані вазонами, на стінах картини... Така добросердечна аура створює сприятливі умови для щоденної роботи.

– Я прийшла на цю роботу, закінчивши середню школу, і не мала відповідної підготовки, – згадує Марія Ревуцька. Зізнаюся, спершу доводилося нелегко, усе було – і сльози, і радість за перші маленькі успіхи. Я досі несу в серці вдячність і теплі спогади про Любов Євгенівну Опанасюк за її материнське піклування. До речі, за її порадою і наполяганнями я разом із подругами Валентиною Масливою та Ольгою Самардак вступила на навчання у Львівський залізничний технікум, де здобула диплом, а далі наша професія перетворилася на сенс життя.

Із плином часу змінювалася і рахувальна техніка, якою ми користувалися в роботі. Уже в 90-х з'явилися калькулятори, ми перестали "клацати" рахівницями, і телетайпи внесли певне полегшення, бо вже не треба було відправляти в експедицію стоси паперу зі звітом про добовий об'єм перевізної роботи. А в 2003-2004 роках запроваджено комп'ютерну систему обліку. Тепер ця техніка задіяна в усьому ланцюжку роботи тепловоза. У будь-яку мить комп'ютер видасть повну інформацію: де знаходиться локомотив, у якому режимі працює дизель, і всі інші параметри, досить тільки ввести номер тепловоза. А ще комп'ютер

визначає за маршрутом машиніста дільничну і технічну швидкість локомотива у конкретній поїзді, витрату дизпалива і розмір оплати праці за даний рейс для локомотивної бригади. Так працює інформаційний центр депо, без якого сьогодні вже неможливо уявити сучасне залізничне підприємство.

– Нову техніку освоювали без особливих проблем, – продовжує Марія Василівна. – По-перше, є технічна документація, із якою треба ознайомитися і чітко дотримуватися інструкції з користування – усе інше зроблять програмісти.

Марія Ревуцька власним прикладом зацікавила життям магістралі своїх дітей, які здобули відповідну освіту і прийшли працювати на залізницю.

Після закінчення залізничного училища та армійської служби ось уже понад 10 років сумлінно працює помічником машиніста її син Василь Ревуцький. Успішно справляється з обов'язками не менш відповідальної роботи техника-шифрувальника швидкостемірних стрічок дочка Людмила.

Щаслива доля дітей зігриває материнське серце. А ще Марія Ревуцька тішиться п'ятьма онуками.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст,
м. Чернівці
Фото автора

На фото: оператор ЕОМ
Марія Ревуцька за роботою

Наталія Чернянчук – “зв’язкова” зі станції Королево



Наталка Чернянчук (на фото) уже понад 20 років працює у телефонно-телеграфній службі Мукачівської дистанції сигналізації і зв'язку на станції Королево.

– Вона – майстер своєї справи, має світлий розум і глибокі знання, – каже керівник Світлана Переста. – Є багато молодих спеціалістів, але такого універсального фахівця, як Наталія Олександрівна, у нас нема.

Наталія Чернянчук залюбки ділиться досвідом із молодими колегами. Варто зазначити, що і дві її доньки теж працюють і набираються досвіду поряд із мамою. Наталія Олександрівна розповідає, що її робота – цікава і відповідальна: трудову вахту не можна залишати ні на секунду, адже головне завдання – забезпечити надійний зв'язок, від якого залежить злагоджена робота залізниці і безпека руху поїздів. Тому робота потребує уваги і ретельності. А цих якостей Наталії Чернянчук не позичати, адже свого часу мала хороших наставників – Тетяну Капустянову та Степана Телека.

Іван КОЗАК, смт. Королево



Березень в історії Львівської залізниці

1904 рік. 26 березня освячено та урочисто відкрито новий Львівський вокзал – один із найбільших і найкращих вокзалів тогочасної Європи.

1969 рік. Здано в експлуатацію житловий будинок для залізничників Мукачівського вузла.

1973 рік. 9 березня зі Здолбунова до Клепарова проведено великоваговий поїзд в одну особу, без помічника машиніста.

1986 рік. Великоваговий поїзд (вагою 6007 тонн), сформований на станції Клепарів, прослідував через Карпатський перевал.

Дизель-поїзд “Мир” здійснив перший рейс зі Здолбунова до Ковеля.

1991 рік. Здано в експлуатацію перший кооперативний будинок для залізничників Волині.

1994 рік. Після 33-річної перерви відновлено залізничне сполучення між Бориславом та Дрогобичем.

1997 рік. На Івано-Франківщині змонтовано нову АТС на 200 номерів.

1998 рік. Електрифіковано дільницю Тернопіль–Підволочиськ.

2000 рік. Організовано капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів за технологією польського АТ ВРЗ “Бидгощ”.

У перший рейс за маршрутом Львів–Трускавець відправлено оновлений електропоїзд “Львів'янка”.

2001 рік. Завершено реставрацію майже столітньої будівлі головного Львівського вокзалу.

2002 рік. 8 березня відновлено пасажирський рух до станції Скалат, де почав курсувати дизель-поїзд сполученням Тернопіль–Скалат.

13 березня відремонтований Львівською залізницею тролейбус №12 з'явився на маршруті Центр–вул. Суботівська у Львові.

16 березня оновлений електропоїзд “Слов'янка” відправлено за новим маршрутом Львів–Шегині.

28 березня відкрито новозбудований віадук через річку Прут у Ворохті, що на Івано-Франківщині.

Наприкінці березня почав курсувати електропоїзд за маршрутом головний вокзал Львова–селище Рясне.

2004 рік. 26 березня Львівському залізничному вокзалу виповнилося 100 років.

В Ужгороді розпочато будівництво нового залізничного вокзалу.

2006 рік. Урочисто відкрито оновлений вокзал станції Снятин.

2007 рік. 15 березня переможцем національного етапу конкурсу на здобуття премії СНД за досягнення у сфері гарантування якості продукції та послуг 2006 р. у номінації “Послуги підприємства з чисельністю понад 250 працюючих осіб” стало вагонне депо Дрогобич.

2011 рік. Штабом з енергозбереження Львівської залізниці прийняте рішення про оголошення 2011-го роком економії паливно-енергетичних ресурсів.

2012 рік. Для дослідної обкатки на Львівську залізницю надійшли два нові електровози постійного струму 2ЕС6 і 2ЕС10, виготовлені на підприємстві ООО “Уральские локомотивы” (на фото).

20 березня 2012 року на вокзалах Львівської залізниці проведено акцію в рамках медичного профілактично-просвітницького проекту “Майстерня здоров'я”, присвячену профілактиці застудних захворювань та популяризації здорового способу життя.

22 березня 2012 року набув чинності Закон “Про особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування”, який визначає правові, економічні та організаційні особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування.



За матеріалами історичного архіву та газетних публікацій підготував Юрій ДУБИК