

Професійна стихія Григорія Онуляка

Щасливі ті люди, які по-справжньому закохані у свою професію, бо їм особливо притаманні відповідальність, почуття обов'язку за доручену справу, прагнення удосконалювати знання і навички. Серед таких є чимало моїх знайомих – ремонтників локомотивного господарства, які в нелегке сьогодення своєю працелюбністю та професіоналізмом утримують локомотиви в робочому стані.

Веду розмову з колишнім ремонтником Григорієм Онуляком, який віддав 45 років праці улюбленій професії, пройшовши нелегкий шлях від слюсаря до заступника начальника депо з ремонту локомотивного депо Чернівці.

Народився Григорій Онуляк у буковинському селі Тисівці, яке перетинала залізниця, що з'єднувала обласний центр із прикордонною станцією Вадул-Сірет. Батьківська хата стояла за 400 метрів від колії. Почувши гудок локомотива, Григорій часто вибігав на подвір'я, щоб подивитися, як мчить поїзд. У ці дитячі роки і зародилася в нього цікавість до залізничної справи.

Закінчивши восьмирічку, у 1964 році Григорій вступив на навчання у залізничне училище і був зарахований до групи слюсарів з ремонту тепловозів. Для батьків – фронтовика-інваліда і колгоспниці – це була неабияка матеріальна підмога, бо в ті роки учнів училища не лише навчали професії, а й одягали і харчували.

Це була перша група, учні якої вивчали конструкцію тепловоза. А молоді інженери тепловозної справи Валентин Січко і Олександр Цейтлін, які розпочали викладацьку роботу, з особливим старанням передавали учням свої знання.

Невдовзі серед учнів групи вже виділялися лідери в навчанні. Викладачі і майстер групи Степан Струк найчастіше ставили

у приклад Григорія Онуляка як сумлінного і допитливого учня. Паралельно з навчанням в училищі Григорій опановував програму середньої освіти у вечірній школі. Завдяки наполегливості та цілеспрямованості він встигав усюди, ці якості допомогли йому успішно закінчити навчання й отримати найвищий, як для учня, 4-й розряд слюсаря-ремонтника.

У 1966 році Григорій Онуляк став повноправним членом трудового колективу локомотивного депо Чернівці. Якраз цього року в депо прийшли чехословацькі тепловози ЧМЕ-2. Ці малопотужні локомотиви були першими "ластівками" в Чернівцях. Тут їх задіяли у приміських пасажирських перевезеннях та у так званій диспетчерській вивізній роботі на малодіяльних дільницях станцій Вижниця і Сторожинець. А в депо зорганізувалися перші цехи ТО-2 та ТО-3. Маючи ґрунтовні знання тепловозної справи, Григорій Онуляк узяв під свою опіку вже немолодих деповських електриків, які обслуговували паровози, вводив їх у світ нових локомотивів – дизелів, електромашин, генераторів, електроконтакторів, незчисленних дротів і клемних з'єднань. Долучився Григорій Онуляк і до виховання перших деповських слюсарів-дизелістів, які перейшли з ремонту двигунів паровозів на ремонт дизелів.

Тепловози ЧМЕ-2 спочатку завдавали ремонтникам певних клопотів, допоки не сформували-



ся перші бригади з обслуговування нової техніки, а згодом у депо вже проводили більш об'ємний підймальний ремонт. В організації цього виду ремонту добре прислужився Григорій Онуляк – йому вистачало знань зорієнтуватися у складних вузлах і деталях, а заразом і виконувати обов'язки акумуляторника, слюсаря-електрика.

Призов на військову службу переніс Григорія Онуляка в іншу стихію. Два роки він служив на плавбазі Північного військово-морського флоту. Корабель відповідав за технічну допомогу крейсерам і підводним човнам, які несли бойове чергування у Баренцевому морі.

– Наша плавбаза – це мобільний корабель, на якому була навіть своя кузня, – згадує Григорій Онуляк. – Я очолював групу матросів-електриків та акумуляторників. За сумлінну службу був нагороджений медаллю "За воїнську доблесть".

Після морської служби Григорій повернувся в рідне депо слюсарем-електриком цеху техогляду, де за добу фахівці

обслуговували понад 24 секції. Він продовжував навчати молодих слюсарів та консультував локомотивні бригади у питаннях несправності електричних схем, що виникали в процесі роботи локомотивів. У середині 70-х років Григорій Миколайович був найавторитетнішим висококваліфікованим електриком та дизелістом. Тож коли постало питання про відрядження кращого працівника на Західно-Казахстанську залізницю, у депо Магат, альтернативи Григорію Онуляку не було.

– Прибувши в далекий Казахстан, я трішки схитрував, чого досі ніколи не робив, бо захотілося спробувати себе в поїзній роботі, – розповідає Григорій Онуляк. – Пішов на короткотермінові курси помічників машиніста в Гур'євську дортехшколу, а після закінчення навчання здійснив декілька поїздок на тепловозі й остаточно зрозумів, що ця робота не для мене. Моя стихія – ремонт!

Тоді Григорій Миколайович пішов слюсарем-електриком у цех профілактичного ремонту тепловозів, а вже через рік став майстром цього цеху. Тут, у Казахстані, як і в Чернівцях, він демонстрував зразкову роботу, навчаючи тамтешніх ремонтників і машиністів технічним тонкощам ремонту та обслуговування тепловозів.

Відрядження у Казахстан затягнулося майже на 5 років. За цей час Григорій Онуляк успішно закінчив навчання в Актюбінському технікумі залізничного транспорту й отримав диплом техника-механіка локомотивного господарства.

У 1983 році він повернувся в Чернівці, працював майстром тепловозного цеху, а через рік і тут став старшим майстром. За кілька років у депо почали надходити

новозбудовані тепловози 2М62У. І знову Григорій Онуляк захопився освоєнням нової тепловозної техніки.

Вершиною професійної кар'єри Григорія Онуляка стало його призначення в 1993 році заступником начальника депо з ремонту. Це був період становлення незалежної України. Мабуть, нема потреби згадувати ті складні часи, бо й сьогодні негаразди із запчастинами та матеріалами не втратили своєї актуальності. Але висока професійність керівника, його кмітливості надихала в ті нелегкі часи не опускає рук, а забезпечувати якісний ремонт тепловозів.

Ті нелегкі роки нашої праці вже відійшли в історію депо і залізниці. А як сьогодні поживає ветеран-ремонтник?

– Мабуть, як і всі пенсіонери, яким дозволяє здоров'я, – з усмішкою каже Григорій Онуляк. – Вирощую овочі на обійсті батьківської хати, плекаю фруктові дерева. Єднання з природою та з рідним селом приносить душевний спокій. – Де б я не був, все одно тягне до рідного дому, де завжди затишно і спокійно, де панують людські тепло і щирість. А ще тішать серця батьків – Григорія Миколайовича і Ганни Миколаївни Онуляків – їхні три доньки, зяті й онуки. У лютому цього року усю родину за святковим столом зібрала поважна подія – голові родини Григорію Миколайовичу Онуляку виповнилося 65 років. До святкових зичень долучилися усі близькі, друзі, колеги та учні.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст
м. Чернівці

На фото з домашнього архіву:
Григорій Онуляк



Молодіжна рада дорпрофсожу за підтримки благодійного фонду "Спілчани" відвідала ветерана-залізничника Павла Ковальчука, який сорок років пропрацював на Львівській залізниці.

"Зустріч із ветеранами-залізничниками є нашим обов'язком, виявом поваги до цих людей, які не одне десятиліття пропрацювали на залізниці, – зазначила голова молодіжної ради дорпрофсожу Ірина Карпа. – Ми й надалі будемо відвідувати колишніх залізничників та за можливості допомагатимемо їм. У Павла Тимофійовича ми попередньо запитали про його потреби і разом із головою благодійного фонду "Спілчани" Миколою Сернецьким підбрали для нього одяг та речі домашнього вжитку".

...Десятки фотографій, особистих документів, автобіографічна книга про життя. Павло Тимофійович часто зі сумом, а інколи з усмішкою розповідає молодим залізничникам про цікаві події власного життя.

Народився Павло Ковальчук у 1927 році в селі Злоцьке на території Польщі. Не було йому й чотирьох місяців, як помер батько, який свого часу працював черговим по станції Львів. У неповні п'ятнадцять років Павла Ковальчука вивезли на примусові роботи до Німеччини, він працював на фабриці з обробки шкіри в Австрії. Після закінчення війни Павло Тимофійович повернувся на рідну землю, одружився, а невдовзі у 1948 році розпочав свій трудовий шлях на Львівській залізниці.

– Майстер депо підполковник

Діалог залізничних поколінь

Струговщиків запропонував мені вступити у залізничний технікум, – розповів Павло Ковальчук. – Однак на той час я ще не мав шкільної освіти, тоді мене й записали до вечірньої школи. Я працював, вчився у вечірній школі і разом із тим ще й будував хату. Після закінчення школи мене відразу рекомендували на навчання у технікум.

Зі школи в депо про мене написали схвальний відгук, і, напевно, керівництво депо врахувало це, призначивши мене бригадиром.

Павло Ковальчук усе трудове життя пропрацював в одному підрозділі. У його трудовій книжці два записи: прийнятий на роботу і звільнений у зв'язку з виходом на пенсію. Між ними – 40 років нелегких робочих буднів у пасажирському вагонному депо Львів.

– Пригадую перші роки своєї праці на залізниці, – каже Павло Тимофійович. – Тяжкі були часи, морозні зими, а працював переважно під відкритим небом, спецюдяду і спецвзуття у нас не було. Погрітися можна було у вагончику біля печі-буржуйки, до якої ми час

від часу підкидали вугілля. До печі ми приставляли баночки з їжею, щоб хоч трохи підігріти її до обіду. Розпочав працю на залізниці слюсарем із внутрішнього обладнання пасажирського вагона, готував вагони до рейсів. Найтяжчою роботою тоді було підготувати до рейсу вагон, у якому в трубах замерзла вода. Мені часто казали: якщо хочу довести, що знаю свою роботу, то треба брати замерзлий вагон. Я ніколи не відмовлявся. За нормою такий вагон готували до рейсу 3-4 дні, а я старався виконати всю роботу за 2 дні.

Старання молодого спеціаліста помітило керівництво депо, і згодом його призначили бригадиром ремонтної бригади з відправлення пасажирських вагонів до рейсу. До складу бригади входили 60 осіб.

Після закінчення технікуму Павлу Ковальчуку вже довіряли складнішу роботу, збільшили обсяги навантажень. Його призначили профгрупоргом цеху. Виконуючи нелегку роботу, Павло Тимофійович не раз задумувався, як її можна вдосконалити. Так

почав займатися раціоналізаторством, чимало його пропозицій згодом були втілені у життя. Раціоналізаторські здібності Павла Ковальчука оцінили на найвищому рівні – він зайняв перше місце у конкурсі серед раціоналізаторів усіх залізниць Радянського Союзу.

У роботі колишній залізничник найбільше цінував дисципліну, порядок, справедливість. Павло Тимофійович згадує, що тодішній начальник залізниці Марат Никифорович Грабський під час виступу на зборах трудового колективу відзначив високий рівень його особистої дисципліни. Павло Ковальчук завжди мав репутацію принципового бригадира, який сам працює добросовісно і того ж вимагає від підлеглих. Дисципліни у роботі, акуратності, чесності та сумлінності він навчав і молодь, яку часто скеровували до нього в бригаду. За 40 років праці у його трудовій книжці 87 записів про захоплення за сумлінну працю, за раціоналізаторство та інші заслуги перед залізницею.

Галина КВАС
Фото автора