



Один повинен стати лікарем, інший – учителем, а хтось – залізничником. До спеціалістів з експлуатаційної роботи на залізниці особливі вимоги. Це ветеран транспорту Микола Гавура стверджує з повною відповідальністю, бо за 49 років залізничної кар'єри пройшов усі щаблі від чергового по станції до начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень.

– Диспетчером може працювати далеко не кожен. Це – жорстка робота, що вимагає миттєвого прийняття єдиного рішення. Часом відлік іде на секунди.

Диспетчер керує напрямком, і його завдання – забезпечити графік руху всіх поїздів на цій ділянці з точністю до хвилини. Наприклад, потяг Львів–Сімферополь прибуває в Тернопіль о 10.36. Саме так, а не плюс-мінус пару хвилин. А у Підволочиську його треба здати з точністю до двох хвилин. Кожний черговий по станції приймає та виконує команди диспетчера. Зміна диспетчера триває 12 годин, і на роботу він прибуває за годину до початку робочої зміни. Це для того, щоб увійти в ритм і детально ознайомитися зі ситуацією на напрямку.

– Усі уявляють, яка напружена робота у авіадиспетчерів, і майже ніхто не замислюється, що у залізничних диспетчерів вона не простіша, – розмірковує Микола Йосипович. – Різниця лише в тому, що наші диспетчери керують рухом на землі. Тут теж величезне психологічне навантаження. Досить часто було так, що “тормозок”, який дружина приготувала на обід, доводилося забирати додому – не вистачало часу на їжу. Кожної хвилини хтось викликає диспетчера, і так всі дванадцять годин. Електричну централізацію станції треба було зробити давно, бо вона розгалужена,

та й вантажопотік через Тернопіль ішов значний. А наявність централізації суттєво прискорює організацію руху. І, звичайно, за всіх вимог найпершою є умова гарантування безпеки руху поїздів.

Сьогодні пост електричної централізації, де організовується рух на станції, більше нагадує пульт космічного корабля. За ним працюють двоє чергових, бо один не встигає натискати кнопки управління.

На залізниці, як і в країні, має бути господар

Таким керівником був Георгій Миколайович Кірпа, із яким Микола Гавура працював немало років і добре знав Георгія Миколайовича та манеру його роботи.

– Заради об'єктивності треба сказати, що Георгій Миколайович був жорстким керівником для підлеглих, але так само безкомпромісно ставився й до себе, – згадує ветеран. – Ніхто не знав, коли він відпочивав: пізно ввечері помічник відносив усю кореспонденцію йому додому. Зранку вона вже була вся розглянута, а документів і звернень було дуже багато.

І ще Кірпа категорично не терпів брехні. Якщо ти чогось не зробив, краще чесно про це сказати і не викручуватися. Ось лише один випадок, який надовго закарбувався у пам'яті. Під час роботи у Закарпатській дирекції я на чотири хвилини запізнився на селекторну нараду, яку зі Львова проводив Георгій Кірпа. Заходжу і доповідаю, що затримався на нараді в облвиконкомі, тому не зміг прибути вчасно. Приблизно хвилину тривала пауза. Після неї Георгій Миколайович сказав: “Так, ти дій-

сно не міг прибути раніше”. Потім я дізнався, що за цей час він встиг зв'язатися з Ужгородом і перевірити мої слова.

Особливо згадується електрифікація залізниці. Потреба у ній була нагальною, адже перевезення вантажів на електротязі значно дешевше, крім того, покращується екологічна ситуація. Тут можна навести таку цифру: на ходу Львів–Жмеринка шкідливі викиди з тепловозів в атмосферу становили до 15 тис тонн на рік. Ще одна причина була в тому, що

жомом, і було дуже добре, коли з нами розраховувалися цукром чи борошном.

Кірпа написав доповідну в Укрзалізницю, потім до Кабінету Міністрів. У відповідь – жодної реакції. У той час президент Кучма періодично відпочивав у Трускавці, і Георгію Миколайовичу одного разу вдалося до нього потрапити.

Відбулася коротка розмова про стан у справ у залізничній галузі. Президент запитав:

- Проблеми знаєш?
- Знаю!

“Кожна людина, переконаний Микола Йосипович, від народження має якесь покликання від Бога. Один повинен стати лікарем, інший – учителем, а хтось – залізничником. До спеціалістів з експлуатаційної роботи на залізниці особливі вимоги. Це ветеран транспорту Микола Гавура стверджує з повною відповідальністю, бо за 49 років залізничної кар'єри пройшов усі щаблі від чергового по станції до начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень”.

на третьому транс'європейському коридорі (Берлін–Дрезден–Вроцлав–Львів–Київ з виходом на Схід) неелектрифікованим залишався лише відрізок від Красне до Підволочиська та до Гречан. Усього 150 кілометрів, які “не вписувалися” у загальну систему.

З ініціативи Кірпи електрифікація виконувалася силами Львівської залізниці, незважаючи на те, що в Україні існувала спеціалізована

Через два дні з'явився президентський указ про призначення Георгія Кірпи гендиректором Укрзалізниці. Під час розмови з президентом Кірпа обґрунтував принципово важливе побажання: змінити всіх начальників залізниць, щоб почати роботу з чистого аркуша. А невдовзі Георгій Миколайович був призначений міністром транспорту. Один із його проектів – Київський вокзал



господарська одиниця, яка займалася власне такими роботами. Виконання цього завдання організувала служба електропостачання Львівської залізниці. По-перше, це дешевше, по-друге, є постійний контроль за надходженням матеріалів та якістю виконання робіт. Розрахунок був простим: люди, що виконували роботи з електрифікації, далі експлуатуватимуть ці ділянки, тому якість робіт нині – це відсутність проблем завтра. Перехід на електротязі дозволив підвищити експлуатаційну швидкість поїздів та збільшити їхню вагу.

У дев'яності роки минулого століття залізниця фактично переживала глибоку кризу. Бартерні розрахунки сягали 95 відсотків. Ми могли отримувати оплату за перевезення цементом, лісом,

– був збудований за сім місяців, і це при тому, що реконструювати його планували протягом шести років. Ніхто на той час не вірив, що можливо так швидко будувати. Так само було відкрито Дунайське річкове пароплавання, поглиблення протоків дало можливість практично перехопити у Румунії вантажний напрямок.

Робимо більше, ніж це теоретично можливо...

Під час роботи на Закарпатті стався випадок, який ліг дорогою цеглиною у фундамент професійного досвіду Миколи Гавури. На станціях Закарпатської дирекції імпорتنі вантажі перевантажували з

вузькоколіїних вагонів на вітчизняний руховий склад у Батьово, Чопі, Королево, Мукачево, Ужгороді. До півтори тисячі вагонів на добу. Для забезпечення робіт необхідно було розставити потяги повагонно на широкій та вузькій колії, щоб вони знаходилися один навпроти одного: критий проти критого, піввагон проти піввагона. У радянські часи нерідко траплялося так, що основне виконання плану припадало на четвертий квартал, і тисячі вагонів стояли у черзі на перевантаження.

– З усіх залізниць до нас відрядили до тисячі осіб додатково на нашу ділянку механізованих робіт, де у той час працювало близько 3 тисяч, – згадує ветеран. – Роботи було стільки, що годі вгору глянути. Раптом мене в авральному порядку розшукують: “Тебе міністр викликає!” Прибігаю, хапаю слухавку, представляюся та доповідаю:

- Товаришу міністре, на відділенні все в порядку!
- Як робота? – запитує.
- Дуже спекотна, товаришу міністре, ми практично робимо більше того, що є теоретично можливим. Але разом із тим, товаришу міністре, не вистачає навіть “медведок”!..

– А це що таке? – запитає.

– Це такі двоколісні візки для вантажників, на які можна вантажити до півтонни, – відповідаю.

Розмова відбулася о шістнадцятій годині, а на 22.00 за московським часом призначається загальна селекторна нарада по залізницях. Далекий Схід у цей час вже давно спав, але “розбудили” всіх.

– Сьогодні я розмовляв із Закарпаттям, із виконувачем обов'язків начальника відділення, – каже міністр. – Робота там гаряча, працюють люди день і ніч! Усім відомо, що 40% експортно-імпорتنі перевезень проходить через Закарпаття! А там навіть “медведок” немає! Куди дивляться наші служби?! Де заступник міністра з постачання?!

– І як “дав жару” усім причетним, а я сиджу – ні живий, ні мертвий, – згадує Микола Йосипович. – І одразу пішли до нас ці “медведки” цілими вагонами, ними і донині у дирекції користуються. Але тоді моє львівське керівництво було на мене дуже сердите, і мені пояснили, що, звертаючись із проханням до міністра, треба дотримуватися вимог із “безпеки руху”, тобто просити так, щоб при цьому ніхто не страждав.

Три роки тому Микола Йосипович вийшов на заслужений відпочинок. Але цей стан для нього дуже умовний. Він і сьогодні кілька разів на тиждень буває і на станції, і в дирекції. Мало що сховається від досвідченого ока ветерана, а його унікальний професійний досвід і щира й мудра порада допоможуть ще багатьом керівникам дирекції.

**Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО
та з архіву Миколи Гавури**

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсюз
Ресурційне свідомство
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Коректор
Андрій КОСЮРА.....226-32-03
Кореспонденти:
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Тетяна БАЛЛА.....226-59-27
Оксана ЛОЖ.....226-36-23
Лілія БАРАНИЧ.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський ЗАЛІЗНИЧНИК
Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 39 518.
Замовлення 569.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Галина Квас, Олександр Гершуненко, Андрій Косюра.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.