



**Нещодавно працівники музеїв відзначили своє професійне свято – Міжнародний день музеїв. Музей історії Львівської залізниці користується популярністю не лише серед школярів, студентів, залізничників, львів'ян, але й серед гостей нашого міста. Для завідувача музею Романа Патики велика радість, коли у музеї з'являються нові експонати. Три цікаві експонати нещодавно доповнили постійно діючу експозицію музею, що дає можливість відвідувачам краще розуміти нелегку працю залізничників.**

підрозділами залізниці відвідувачі мають можливість побачити етапи будівництва залізниці. Серед найновіших експонатів музею Роман Григорович показує засоби праці, якими користувалися колійники польського періоду. Це – дерев'яна лопата, виготовлена у 1925 році. На відміну від металеві лопати, вона легка, виготовлена з твердої породи дерева, клинчиком вставляється в ручку, зроблену з хвойної породи. Відомо, що ця лопата була серед інструменту у Стрийській дистанції колії, зокрема нею користувалися на станції Любинці. Інший експонат, котрим користувалися у своїй роботі колійники, – костилевисмикувач, подібний до кліщів, тільки більшого розміру. Як саме цим інструментом користувалися – в одну особу чи у дві – невідомо, але його чимала вага дає підстави вважати, що у ті часи на колії могли працювати тільки фізично



До новинок у музеї додався такий званий "французький" розвідний ключ, який придбав і подарував музею приятель Романа Патики Орест Короненко. Завідувач музею пояснює:

– Я давно цікавився емблемами залізничників, які бачимо на їхніх кашкетах. Зокрема на емблемі царської Росії – сокира і яркір, на

такого ключа було широке: ним можна було відкручувати гайки, болти, робити певні заміри та ін., це, щоправда, у цього експоната не працює стопор на відтискання.

– Про які експонати для музею мрієте? – запитує у Романа Патики.

– Розділ експозиції колійного господарства частково поповнився цими експонатами. Зараз на виставці є 14 зразків рейок, які виготовляли різні фірми у різних державах і в різні роки. Загалом, на мою думку, такої колекції зразків нема у жодному музеї залізниць України. Мрію поповнити експозицію хоча б зразками ще семи марок рейок, залізною шпалого та відрізком сучасної рейки, що дасть можливість показати розвиток будівництва колії. Тоді вже можна було б зібрати практично всі марки рейок, які застосовувалися на Львівській залізниці за всю її історію.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА  
Фото автора

## “Музей, як живий організм, росте і змінюється”

– Музей подібний на живий організм, постійно видозмінюється. Коли з'являються нові експонати, інші експонати дещо переміщую, ущільнюють, але кожен із них є невід'ємним у цілісній експозиційній виставці, – зазначає завідувач музею Роман Патик. – Хто приходить до музею через якийсь час, помічає, що тут відбулися зміни, музей набуває немовби іншого

вигляду. За десятки років роботи на залізниці відчуваю себе залізничником, непогано розуміюся на певних аспектах різних залізничних професій, хоча за фахом я – художник. Мої друзі знають, що я працюю на залізниці, і стараються приємно мене здивувати знахідками на залізничну тему, і за це я їм щиро вдячний.

Завдяки співпраці музею з

міцні чоловіки. Цим інструментом колійники висмикували зі шпал костилі під час ремонту та перешивки колії.

– Ці експонати у музеї з'явилися минулого місяця, за що я вдячний Львівській дистанції колії, зокрема голові профкому дистанції Михайлу Гоцьку за його сприяння у передачі експонатів до музею, – розповів Роман Григорович.

радянській емблемі Міністерства шляхів сполучення СРСР – два “молоточки”, а насправді бачимо молоток і розвідний ключ. Тому багато років прагну віднайти розвідний ключ, що на емблемі. Цей же трохи іншої конструкції, хоча маркування на ньому ніякого нема, але фахівці припускають, що цей інструмент виготовлено в Австрії чи Німеччині. Призначення

### Слюсар з ремонту рухомого складу Юрій СІЛЬЦЕРА:

## “Локомотив – машина серйозна, потребує відповідного ставлення”



**Навіть найдосконаліша машина, верстат чи агрегат із часом під впливом навантажень виходять з ладу. “Здоров'я” машин, а саме локомотивів, укріплює слюсар із ремонту рухомого складу локомотивного депо Мукачєво Юрій Сільцєра, який за свою роботу минулого року до Дня Незалежності нагороджений почесною грамотою від керівництва залізниці та президії дорпрофсожу.**

Народився Юрій Сільцєра у місті Мукачєво. Після закінчення

школи вступив до Мукачєвського ПТУ-31 на спеціальність “електромонтер сільськогосподарського обладнання”. Згодом – рік військової служби, і з липня 1999 року почав працювати в локомотивному депо Мукачєво слюсарем із ремонту рухомого складу. Тут у депо на електросекціях працював мотористом його батько, а брат – бригадиром із поточного ремонту.

– Я працюю в цеху поточного ремонту ПР-3 електровозів (автогальмівний цех), обслуговуємо ми локомотиви ВЛ-11м. Перевіряємо автогальма на наявність недоліків і під час ремонту їх усуваємо. Завдання слюсаря – відновлення зношеної деталі, вузла чи механізму, контроль за технічним станом машин та забезпечення їхньої повсякденної роботи. Для усунення несправності доводиться повністю або частково розбирати вузли та механізми, замінювати зношені деталі, випробувати устаткування на холостому і робочому ходу. Робота цікава, є чому навчитися, я завжди щось нове для себе відкриваю. Встановити “діагноз” несправностей у локомотиві і призначити йому “лікування” треба швидко, адже на його обслуговуван-

ня відводиться лише 6-8 годин.

– **Що найважче було освоїти у Вашій роботі?**

– Найважче було вивчити досконало роботу й особливості ремонту компресора КТ6-Ел, який постає повітрям локомотивів і вагонів. Бувало, що не вдавалося з першого разу, доводилося знову розбирати агрегат, вузол чи той же клапан. У цеху ми один одному допомагаємо за потреби. Коли я опанував свою роботу, мені терпляче все пояснювали і допомагали. Зараз сам ділюся знаннями з молодими залізничниками та студентами. Минулої осені за мною закріпили двох практикантів. Показуючи їм вузли, відповідаючи на їхні численні питання, пригадав себе отаким же молодим і недосвідченим.

– **Хто на початку роботи був Вашим наставником?**

– Мене прийняли на роботу слюсарем 2-го розряду. За час роботи багато навчився, мені допомагали досвідчені колеги-слюсарі. Я вважаю себе хорошим учнем, вчився швидко і добре, тому поетапно дійшов до слюсаря 5 розряду. Чим вищий розряд – тим більша відповідальність.

Багато корисних знань я почерпнув у Олександра Золтановича Балого – залізничника із великим досвідом роботи, який був моїм наставником. Зараз він теж працює слюсарем 5-го розряду у депо. Багатим професійним досвідом у роботі ділився зі мною і Гашпар Гашпарович Кірман, теж слюсар нашого депо. Спочатку я раз у раз під час ремонту локомотива заглядав у технічну документацію, проте тепер, коли всі схеми глибоко в пам'яті і перевірені на практиці, обходжуся вже без креслень.

– **Як починається Ваш робочий день?**

– Графік роботи у нас позмінний, у цеху 22 працівники, із них 10 – слюсарі автогальмівного цеху, а ще у нас є швидкостемірне відділення і відділення АЛСБ (автоматична локомотивна сигналізація безпеки). Робочий день починається з цільового інструктажу та планування. Працюємо ми не тільки на локомотивах, а й у цеху, де ремонтуємо крани машиніста, регулятори тиску, усе малогабаритне обладнання, яке знімається. А на локомотивах проводимо ревізію компресорів, окремим вузлів агрегатів, що не потре-

бують обслуговування в цеху.

Наша робота не залежить від пори року: локомотив став на ремонт, отже, ми повинні забезпечити його подальшу безперебійну роботу. Взимку робота має свої нюанси, наприклад, потрапляє конденсат у головні резервуари, тож електровоз треба прогріти.

– **Чим займаєтесь у вільний від роботи час?**

– Веду активний спосіб життя: цікавлюся музикою, у сезон – збираю гриби. Читаю різну літературу, у т.ч. й технічну про роботу локомотивів, автогальмівного обладнання. Вважаю, що вчитися треба завжди.

– **Що порекомендуєте молодим спеціалістам, які починають працювати слюсарями?**

– Любити роботу – це основне. Якщо нема любові до роботи і бажання чомусь навчитися – то й результату не буде. І нема сенсу посягнувати щось людські, яка не хоче вчитися. Ми виконуємо технічну роботу – і кожен наш крок повинен бути чітко вивірений. Дотримуємося усіх вимог, передбачених правилами, нормами та інструкціями.

Тетяна БАЛЛА

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсож  
Ресурсний свідок  
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 залізниці”  
Р/р 260000092670  
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956  
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.  
Виходить щоп'ятниці.  
Тираж 39 515.  
Замовлення 667.  
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”.