



# Магистраль

стр. 1-3

Десятки сотен жителей Украины, уже не говорю о миллионах в мире, ежедневно входят в распахнутые двери вагонов электричек и пассажирских поездов, которые уносят их на расстояние от десятка километров до нескольких тысяч. Почти 376 тысяч работников железной дороги заняты в этой сфере в Украине. Если электропоезд подал вовремя, если прошел свой маршрут в графике и доставил нас к месту назначения без опоздания — мы спокойно покидаем вагон и спустя несколько минут забываем о поездке. А если поезд опоздал или нам подали холодный чай и влажную постель, или мы не смогли вовремя купить билет — то "гром и молния" работникам железной дороги обеспечена. Критике будут подвергнуты все — от дежурной по вокзалу, проводника, машиниста до руководителей железнодорожного транспорта всех уровней. Пассажир всегда прав. Теорема это или аксиома? Каждому пассажиру решать этот вопрос самому.

Вадим ИВКИН,  
фото автора

А я, в День Профсоюза железнодорожников и транспортного строительства всех дорог, который отмечается в этом году 1 августа, хочу рассказать о тех, кто ведет электропоезда, тех, кто вовремя доставляет нас в пункт назначения, сохраняя наше спокойствие и здоровье.

Знакомьтесь: машинист электропоезда Неданчичи — Чернигов Михаил Ткаченко и помощник машиниста Сергей Ващенко. Рабочий стаж первого составляет 21 год, второго — 2 года. Оба родом с Черниговщины, машинист из Нежинского, а помощник из Щорского района. Михаил закончил Козятинское железнодорожное училище, а

Сергей — Черниговский железнодорожный лицей.

Первый вопрос машинисту:

— **Вы все время работаете на этом участке железной дороги? Не наскучило: 50 км туда, 50 — обратно?**

— Я родом из села, но с детства меня привлекала железная дорога, несущиеся поезда, уходящие вдаль пути. Еще могу добавить, что в мою юность работать на железной дороге было престижно и форма была красивая. После десятилетки поступил в железнодорожное училище, а после окончания работал в Дарнице. Через год вернулся на Черниговщину. Поводом для возвращения послужило желание служить в армии. Сегодня многие хотят увильнуть от армии, а я просто хотел пойти служить с моим

призывом. Приехал домой и сразу встал на учет в райвоенкомате. Через две недели меня уже призывали в армию. После армии стал работать в черниговском депо. Был помощником машиниста и вот уже пять лет как машинист. На вопрос, скучно или нет, отвечу просто. Я пришел работать на железную дорогу по желанию. Меня всегда манила дорога, убегающая вдаль. А еще абсолютно одинаковых рейсов не бывает. Мы не только ездим до Неданчичей и Иолчи, а выполняем поездки на Нежин, Киев, Конотоп. А если захочется мир посмотреть, то и это возможно. Нам предоставляются ежегодно бесплатно один билет по СНГ, один по Украине.

К слову сказать, на магистральных линиях электропоезда тоже работают по участкам (перегонам), электровоз одного депо сменяет электровоз из другого депо.

Разговор прерывается, электропоезд преодолевает очередной перегон между остановками.

За окнами мелькают поля и небольшие леса. Вспоминаю, что до Чернобыльской катастрофы эти места были излюбленными для грибников и ягодников. Немного больше повезло любителям рыбалки и охоты. Они и сегодня периодически оккупируют электрички, направляясь на рыбалку или охоту.

Очередная остановка, и еще один вопрос:

— **А диких зверей не встречали возле железной дороги?**

— Иногда в поле видели волков, лис, возле полотна зимой замечали зайцев. Летом над поля-

“

Пассажиры разные бывают. Одни вышли — и бегом через полотно дороги, перед электричкой, а другие терпеливо ждут, даже, как старым знакомым, машут рукой...

”

ми часто кружат аисты. Вдали от полотна дороги один раз даже лося увидели.

Раздается гудок, и электропоезд резво побегал по очередному участку пути в сторону Чернигова. Машинист и помощник внимательно смотрят вдаль. Вскоре показали полосатые столбики переезда и быстро промелькнула асфальтированная дорога.

Михаил, взглянув на показатель скорости электропоезда, произносит короткую фразу:

— Держать шестьдесят.

Сергей молча кивнул, стрелка на приборе застыла на отметке 60.

Проходит несколько минут, и поезд тормозит на очередной остановке. Теперь вопрос направлен помощнику машиниста Сергею Ващенко:

— **Сергея, а не волновался ты, когда первый раз сел в правое кресло машиниста?**

— Было не только волнение, а,

можно сказать, и страх, что что-то не в том порядке сделаю. Единственное успокаивало, что рядом наставник, и он поправит. Через некоторое время все страхи прошли, осталась уверенность и четкое запоминание всех действий, совершаемых при движении машинистом.

Его мысль подхватил машинист.

— Мы все проходим через подобные волнения и страхи. Ведь за нами многотонный состав и люди. Училище дает общие навыки, учит азам работы, а опыт и знания приходят с практикой. Мне было в молодости еще страшней. Первые мои практические шаги совпали с появлением в депо тяжелых электропоездов — "восьмидесятки". Вот там вся кабина, можно сказать, в лампочках, тумблерах, приборах. Приходилось специально заучивать нахождение каждого тумблера и прибора. Но спустя некоторое время все как-то само собой отложилось в голове и стало на свои места. Нужна осознанная практика, и все будет в норме.

Конечно, не могу не спросить у Михаила о пассажирах, а он, словно почувствовав очередной вопрос, говорит:

— Особое внимание уделяем во время подъезда к остановке и отправления. Пассажиры разные бывают. Одни вышли и бегом через полотно дороги, перед электричкой, а другие терпеливо ждут, даже, как старым знакомым, машут рукой.

Окончание на стр. 3

# Магистраль

*Окончание*

*Начало на стр. 3*

— Наша работа требует внимательности и аккуратности, четкого выполнения инструкций и профессиональных обязанностей, ведь мы несем ответственность за пассажиров. Их отношение к нам я могу оценить, только проходя по вагонам электрички после рейса. Ощущения двойственные: в одних вагонах чистота и порядок, в других разбросанные обертки и пустые пластиковые бутылки, порезанный дерматин, семечки. А если это промежуточная конечная станция (половина пути) перед возвращением электрички в родное депо,

пассажирам придется ехать в замусоренных вагонах. Считаю, что все мы должны быть толерантными и уважать друг друга. Ведь в ухоженных и чистых вагонах приятно ездить. А мы постараемся сделать все, чтобы поездки на наших поездах были безопасны и комфортны.

\*\*\*

Вот наконец и последний перрон. Электropоезд медленно приближается к перрону черниговского вокзала. Прошу у ребят разрешение сфотографировать их на рабочем месте и благодарю за короткое интервью. Счастливой дороги, друзья!

