

Вічний вогонь пам'яті



Без пам'яті про минуле не може бути гідного майбутнього. Ця життєва мудрість нав'яла спогади про кілька епізодів трудової біографії Львівської залізниці під керівництвом Григорія Якимовича Пороха. Він очолював магістраль у 1975 році, змінивши на цій посаді Григорія Йосиповича Богдановича. Це відбулося тоді, коли в країні вкоринився так званий "період застою".

На Львівщині з соціалістичної економіки витискали все, на що вона була ще здатна. З'явилась

комплексна система управління якості продукції. Її було впроваджено і на нашій залізниці. Основна увага приділялась покращенню якості перевезень, виробництва, прискоренню обороту вагонів, зниженню експлуатаційних витрат. Пригадую, на станції Клепарів були встановлені підвищені швидкості руху маневрових локомотивів, у депо почали використовувати спеціальну апаратуру, що дозволяла перевіряти деталі та вузли локомотивів в умовах, наближених до експлуатаційних. На станціях Клепарів, Тернопіль та інших почали формувати поїзди з гарантією якості. У цілому на залізниці планували реалізувати масштабну програму розвитку, що передбачала будівництво нових ліній, електрифікацію кількох напрямків, будівництво житла. Проте за рік усього цього не вдалося зробити ні в залізничному господарстві, ні в соціальній сфері. Особливо відставали із темпами житлового

будівництва. Тому економіка залізниці вимагала серйозних змін.

За ініціативи Григорія Пороха було розширене будівництво житлового мікрорайону залізничників на Львівщині. Житлові будинки зводили своїми силами трудові колективи підрозділів залізниці. Було збудовано та здано в експлуатацію нову 7-поверхову поліклініку для залізничників і мешканців Львова. Навіть дефіцит будівельних матеріалів не ставав перешкодою. Залізничники і тут виявили кмітливість та винахідливість, очищаючи цементовозпорожняки, в яких ще залишалося трохи цементу і завозили його на будівництво.

Паралельно із серйозним поступом у соціальній сфері нарощувало темпи і виробництво. Тут також не обходилося без новацій. За керівництва Григорія Пороха в підрозділах залізниці було кинуто клич "приймати" в колективи героїв Великої Вітчизняної війни, які полягли на полях битв. У на-

шому депо моєї бригаді випала честь працювати за М. Кузнєцова, Я. Камінського, І. Белова. Ми включили їх до свого колективу і виконували додаткові поїздки у фонд загиблих на війні.

Понад 25 років ми працювали за себе і за героїв-фронтників. На зароблені кошти ми замовили у Клесівському кар'єрі гранітні стели. На Львівській скульптурній фабриці виготовили бронзові барельєфні дошки. У селі Боратино придбали для музею будинок, де загинула група партизан. За сприяння Григорія Пороха до села було прокладено асфальтну дорогу. На урочисте відкриття пам'ятника і встановлення меморіальної дошки на будинку прийшли місцеві жителі, із Варшави прилетів брат Я. Камінського, приїхала сестра І. Белова, прибула делегація із Тольяті – батьківщини М. Кузнєцова. Про цю подію розповіло центральне телебачення. Після урочистості Григорій

Якимович запросив нас до себе в управління залізниці і подякував за працю. Під час цієї розмови народилася ідея відкрити меморіальну дошку Олександрові Марченку - нашому колишньому працівникові, танкісту, який встановив прапор Перемоги на львівській Ратуші після звільнення міста від німецьких загартників. І свою обіцянку ми виконали...

Григорій Якимович Порох передчасно пішов із життя. Організм не витримав випробування важкою працею. Він був патріотом України, її народу, трудового колективу залізниці. Багато ветеранів залізничників вважають, що постать Григорія Якимовича Пороха заслуговує на те, щоб назвати на його честь одну з вулиць міста Львова і встановити барельєфну дошку із його портретом.

І. К. АПЕТИК, член Ради ветеранів війни і праці Львівської залізниці

Із далекого Сибіру в Буковинський край пролягла життєва колія Клавдії Черненко

Нелегку життєву дорогу пройшла колишня залізничниця Клавдія Михайлівна Черненко (дівоче прізвище Чепуріна). Вона народилася в селі Кушагі Новосибірської області в сім'ї заможного селянина. Батько вирощував жито та картоплю, у господарстві були коні та реманент для обробки землі.

У 1930 році Михайло Чепурін та його батько Тихон Іванович несподівано були арештовані та засуджені за несплату сільгосподатку. Власне, це був тільки привід, а основною причиною стало прагнення радянської влади винищити справжніх господарів землі. Батька з дідусем вона більше не бачила, лише у 1937 році мати Клавдії дізналась, що їх розстріляли.

Чотирирічну Клавдію разом із матір'ю Лукерією Прохорівною виселили на північ області поблизу ріки Васюган, де дорослі працювали в тайзі на лісоповалі. Живучи в бараках у нелюдських умовах, люди тяжко працювали, заробляючи собі на прожиття. Тут Клава закінчила початкову школу. Вже в 1942 році мати з донькою повернулися із заслання та оселилися у родичів на станції Татарська Омської залізниці. Мати пішла працювати монтером колії, а в 1943 році і Клава, закінчивши 8-й клас, разом зі своїми подругами теж підбивала шпали колійним молотком, адже хлопців-однокласників масово відправляли на фронт. Через станцію мчали поїзди із вантажами, які були потрібні для армії, а з фронту прибували санітарні поїзди, розвозячи поранених по госпіталях.

Так Клавдія у 17 літ стала залізничницею, а невдовзі керівництвом дистанції призначило її нарядчиком-обліковцем. Тут вона працювала до весни 1944-го. Влітку цього року отримала скерування на Кишинівську залізницю.

У Західній Україні ще тривали бої, а залізничники вже відбудовували своє господарство, налагоджуючи нормальну роботу станцій, депо та "перешиваючи" колії з вузької на широку.



– Добираючись до місць призначення, чоловіки і жінки, яких скеровували до різних служб залізниці, опинились в непередбачуваній ситуації, – згадує Клавдія Михайлівна. – Міст через Дністер був зруйнований, переправлялись на човнах, а на правому березі річки був пост КДБ, який пропускав через своє "сито" всіх відряджених для роботи на залізниці.

Чи то через недовгляд офіцера, чи з іншої причини Клава опинилась у групі, яку скеровували в Чернівці, а не в Кишинів. У цій групі вона познайомилась із Василем Черненком – своїм майбутнім чоловіком. Мабуть, тому, що тоді в Західній Україні жінки не працювали монтерами колії, Клавдію скерували в паровозне депо, військова адміністрація якраз передавала управління залізниці це підприємство. Начальник депо Заремба призначив її нарядчиком паровозних бригад.

– Фронт стояв у прикарпатських районах Станіславщини та Львівщини, – згадує Клавдія Черненко, – не вистачало машиністів, а тих механіків, яких скеровували з фронтних паровозних колон, було недостатньо, щоб забезпечити доставку поїздів до пунктів призначення. Повернувшись із

поїздок, машиністи відпочивали в кімнаті контори депо. Поспавши 4-5 годин, знову приймали паровози та відправлялись у рейси. Окупаційна румунська влада не допускала буковинських чоловіків до роботи на локомотивах, тому після звільнення міста, депо не мало місцевих механіків, щоб водити паровози. У таких умовах довелося працювати до кінця 1944 року.

На початку 1945-го Клавдія Михайлівна вже працювала завідувачем паровозних бригад, тож роботи і відповідальності стало ще більше. Вона і сьогодні згадує машиністів, які повертались із фронтних паровозних колон, це – Федір Федоренко, Василь Іванов, Микола Захаров, Савелій Гвоздецький, а з Батайська приїхали Микола Грабович, Василь Бражников, Георгій Божко, Іван Богун. Вони і склали основу паровозних механіків депо, у них буковинські юнаки вчилися паровозній справі.

На той час у Чернівцях створили школу, де готували помічників машиністів паровозів та поїзних кочегарів. А вже в 1950 році перші буковинці Іван Беженар та Іван Атіновський здійснили свою давню мрію – повели поїзди як машиністи паровозів.

Майже чверть століття своєї праці

Клавдія Черненко віддала локомотивному депо Чернівці, тут вона разом зі своїми подругами-нарядчиками Надією Зелінською, Марією Божко та Альбіною Кокшаровою організували роботу та відпочинок локомотивних бригад. У 1968 році за станом здоров'я Клавдія Михайлівна перейшла на роботу в Чернівецьку дистанцію колії, де працювала ще 20 років комірником. За іронією долі вона починала свій трудовий шлях у дистанції колії, у далекому сибірському краї і закінчила його на Буковині, також у колійній дистанції.

Під час нашої розмови сива 83-річна жінка із болем згадувала тяжкі післявоєнні роки, але і радість світилася у її добрих очах, коли мова заходила про те, який неосяжний трудовий внесок вона зробила зі своїм чоловіком, машиністом Василем Черненком у відбудову нашої залізниці в ті нелегкі далекі роки, які вимагали від кожного залізничника цілковитої самовіддачі на своїй посаді.

Прикро, що відійшов у вічність коханий чоловік, з яким у сімейній злагоді прожила 52 роки. Нема вже й сина Ігоря. Нині Клавдія Михайлівна опинилась віч-на-віч із самотністю, від якої її рятує колектив Чернівецької дистанції колії. Тут шанують ветеранів, часто навідуються до них, допомагають матеріально. А начальник дистанції Віктор Назаров та голова профспілки Георгій Лазурко постійно тримають на контролі вирішення проблем та потреб ветеранів. Я був приємно здивований тим, що якраз під час розмови з Клавдією Михайлівною до господині навідалась Ольга Федорівна Затокова, яка незважаючи на дощову погоду, принесла продуктивні пакети: "Це Вам, Клавдіє Михайлівно, від працівників дистанції". Було б надзвичайно добре, якби на всіх підприємствах Чернівецького вузла ставилися з такою увагою до ветеранів, які усе трудове життя віддали рідній залізниці.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ, колишній машиніст тепловоза м. Чернівці
На фото: подружжя Василя та Клавдії Черненко (1955 рік)