

# Колишній майстер цеху піднімального ремонту локомотивного депо Львів-Захід Іван ДМИТРИШИН:

## “Я пишаюся тим, що на першому місці в моєму житті завжди була праця на залізниці”

– Народився я на Львівщині у багатодітній сім’ї залізничника. Батько працював стрілочником на станції Львів. Ще за Польщі на залізниці колійником працював і мій дід. Тодішня залізнична адміністрація поставила йому ультиматум: “Якщо хочеш працювати на колії – записуйся, що ти за національність поляк”. Він відмовився і... залишився без роботи. Прихід радянської влади став для нашої родини ще більшою трагедією. Усю сім’ю було репресовано. Мене, чотирнадцятирічного, чотирьох моїх молодших сестер і братів, матір і батька вивезли до Сибіру, – розповідає ветеран локомотивного депо Львів-Захід Іван Дмитришин. – Навіть тепер до дрібниць пам’ятаю важку дорогу на чужину. Перш, ніж посадити у потяг, нас разом із сотнями інших людей три місяці тримали у таборі в Бориславі. Тут на руках у матері помер мій кількомісячний брат Ярослав. Солдати поклали мертве немовля у ящик з-під цвяхів, кинули в машину і ніхто не знає, де його поховали.

Коли вдарив мороз, людей посадили у вантажні вагони і повезли. У дорозі у важких антисанітарних умовах ми перебували три місяці. На певних станціях до кожного вагона під’їжджала машина. На неї вантажили тіла померлих у дорозі й везли у невідомому напрямку. Багато людей не доїхало до станції призначення. Тих, хто залишився серед живих, завозили в непрохідну тайгу зводити будинки для переселенців із Східної України.

Я чіпляв тросами спилані стовбури дерев до трактора. Мене, сільського хлопця, дуже зацікавив трактор. Я уважно спостерігав за тим, як ним керують. Трактористами були засуджені, які відбували покарання за скоєні злочини. Щоразу, отримавши зарплату, вони на кілька днів запивали. Одного разу, коли склалася така ситуація, я сів до кабіни, завів трактор і почав сам возити ліс. Керівництво зауважило моє сумнівне ставлення до роботи і послало мене на курси трактористів. Як новоспеченому трактористу, мені дали трактор, що працював на дровах. Я швидко його освоїв і трудився за двох – возив ліс без помічника.

На той час нашої сім’ї жилося дуже важко. Я був єдиним годувальником. Ніколи не забуду, як на Великодні свята вдома не було що їсти. Аби хоч щось поставити на святковий стіл, я набрав у місцевому колгоспі полову. Та мені ледь вдалося втекти від сторожа. Мама розвела полову на воді і напекла з неї смачних оладок. Я й досі пам’ятаю чудовий смак цих оладок.

Селище для репресованих у тайзі так і не збудували. Переселенці не захотіли в ньому жити, оскільки там не було навіть води. Влада прийняла рішення перенести селище в інше місце. П’ятдесят кілометрів по замерзлій річці Тирмі трактористи перетягували розібрані дерев’яні будинки. Під час цієї роботи я мало не шубовснув з трактором під кригу. Багатьом іншим не пощастило... Коли настав час призову в армію, я сам звернувся у місцевий військкомат. Там мені сказали, що таких, як я, в армію не беруть, і видали військовий квиток із записом – спеціаліст із гусеничних тягачів у воєнний час.

Через припинення будівництва селища у



тайзі довелося шукати іншу роботу. Оскільки батько був залізничником, то і я пішов на залізницю. Прийняли мене на станцію Тирма Амурської залізниці старшим кондуктором. Я швидко освоїв роботу, виявив бажання підвищувати свій професійний рівень. Тому невдовзі мене, двадцятирічного хлопця, призначили начальником поїзда. Я ретельно забезпечував доставку вантажів із одного пункту в інший. У поїзду відправлявся в будь-яку пору доби. Далі склалося так, що ще двічі міняв залізничну професію. Спочатку був вагон-

**“Одного разу трапилося так, що у локомотиві, який рухався ще в межах міста, загорілася букса. Обхідник дав команду “стоп!” Виконати її – означало перепинити рух потягів дальнього слідування. Тому я узяв відповідальність на себе і наказав машиністу рухатися далі до бічної колії. Коли ми відігнали локомотив на бічну колію, я сам провів ремонт, який виконується у депо, і доповів, що тепловоз може слідувати далі. За самоуправство мене викликали “на килим”, та, зваживши на те, що я попередив можливі негативні наслідки і самостійно усунув несправність – карати не стали”.**

ником. Просто неба, у 45-50-градусний мороз ремонтував вагони. Належно організувавши роботу, справлявся зі своїми обов’язками краще за інших. До того ж вирішив паралельно вчитися. Щоб стати спеціалістом із технології металу – подав документи у залізничний технікум у Хабаровську. Однак, мене, працівника вагонного депо, прийняли на навчання за спеціальністю “Технологія дерева”. Оскільки я любив техніку і мене вабили

паровози, я із цим не змирився – перейшов працювати слюсарем промивання локомотивів у паровозне депо Тирма. Звідси отримав скерування на навчання без відриву від виробництва з омріяного фаху. У депо мене,

що за зміну встигав замінити усі ресори в локомотиві. Коли з’являлася вільна хвилинка, вилізав із канави, щось перекусив і далі до праці, бо локомотив повинен був у призначений час вийти з депо.

**“Мій колектив, який нараховував сотню осіб, завдяки вміль організації праці і підбору кваліфікованих кадрів, ремонтував локомотиви з дуже серйозними несправностями, не допускав понаднормових простоїв. Я сам брав до рук інструменти і своїм прикладом показував, як треба працювати”.**

новачка, прийняли в комсомол, довірили відповідальну ділянку роботи – тримати у справності гальмівну систему рухомого складу. У гористій місцевості Сибіру це – надзвичайно важливо. Для прикладу, щоб обминути сопку, треба було двічі по спіралі її об’їхати. Тільки після того колія йшла донизу. Коли б під час спуску не спрацювали гальма, із рухомого складу нічого б не залишилося.

Визначальною подією у моєму житті стала відпустка. Скориставшись нею, поїхав в Україну, де ще мешкала моя старенька бабуся, яку не вивезли до Сибіру через її поважний вік і хворобливий стан. Вона радо зустріла онука. Коли настав час мені повертатися назад, вона попросила виконати її волю – поховати її і лише тоді їхати. На той час ми уже прижилися у Сибіру. Сім’я мала свою квартиру. У господарстві тримали свині, кури, був свій город, у хаті з’явилися гроші. Тому я мав намір і далі там жити. Та відмовити бабусі не міг і тому залишився. “Відлига” в політичному житті країни дозволяла це зробити. У локомотивному депо Тирма мою заяву про звільнення, яку туди приніс батько, не приймали і наполягали: “Нехай Іван повертається!”. Однак, аргумент про те, що я змушений доглядати за старенькою бабусею, переважив, тому і заяву підписали, й віддали трудову книжку.

У 1959 році я прийшов із нею у локомотивне депо Львів-Захід, де мене прийняли на роботу. І зберігалася моя трудова у відділі кадрів депо аж до 2005 року.

Я не цурався ніякої роботи – чистив колодязі в ремонтних канавах, тому постійно ходив по лікті в мазуті. Мабуть, керівництво підрозділу помітило мою працелюбність і почало доручати відповідальні слюсарні роботи, приміром, міняти ресори тощо. Бувало,

Добре пам’ятаю, як у депо прийшли перші тепловози, і мене буквально потягло до ретельного вивчення нової техніки. Тепер усе, про що читав у підручниках, використовував на практиці у своїй роботі. Поволі набирался досвіду, своїми руками повністю перебрав тепловоз. Згодом мене призначили техніком із замірів, старшим техніком

оглядачем, майстром профілактики тепловозів. А в 1963-му став майстром цеху піднімального ремонту. Цим видом ремонту в депо я керував чотири десятки літ. Досявши пенсійного віку, перейшов на посаду бригадира і працював аж до виходу на відпочинок, коли мені виповнилося сімдесят. За ці роки разом зі своїми підлеглими відремонтував велику кількість тепловозів. Траплялося чимало труднощів, але вони ніколи не зупиняли мене. Часом бувало так, що по кілька днів не залишав робочого місця, щоб вчасно виконати завдання. Мій колектив, який нараховував сотню осіб, завдяки вміль організації праці і підбору кваліфікованих кадрів, усував дуже серйозні несправності в локомотивах, не допускав понаднормових простоїв. Я часто сам брав до рук інструменти і показував підлеглим, як треба працювати.

Я ніколи не боявся узяти на себе відповідальність у складних ситуаціях. За встановленим порядком супроводжував відремонтовані тепловози два-три перегони. Одного разу трапилося так, що у локомотиві, який ще знаходився в межах міста, загорілася букса. Обхідник дав команду “стоп!”, тобто негайно зупинити тепловоз. Виконати її – означало перепинити рух потягів дальнього слідування. Тому я узяв відповідальність на себе і наказав машиністу рухатися далі до бічної колії. Коли локомотив відігнали на бокову колію, я сам провів ремонт, який виконується у депо, і доповів, що тепловоз може слідувати далі. За самоуправство мене викликали “на килим”, та, зваживши на те, що я попередив можливі негативні наслідки і самостійно усунув несправність – карати не стали.

Нині, з висоти прожитих літ можу з упевненістю стверджувати, що керівництво будь-якого підрозділу поважає тих працівників, які добре працюють. Тому в мене ніколи не було проблем у взаєминах із керівниками. Я пишаюся тим, що основне місце в моєму житті займала праця на залізниці. Жити по-іншому я не умів і не хотів.

Нині залізничну династію Дмитришина продовжує мій син Ігор. Він, як і я, ось уже 26 років трудиться в депо Львів-Захід слюсарем – ремонтує ходові частини. Має найвищий кваліфікаційний розряд...

Підготувала Олена БІДУЛЯК,  
студентка факультету журналістики  
ЛНУ ім. Івана Франка

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсоюз  
Регістраційне свідоцтво  
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  
**Кореспонденти:**  
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03  
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65  
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23  
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34  
Коректор Валентина СУТАК.....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 28 697.**  
Замовлення 2008.  
Зверстано у комп’ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.  
**Комп’ютерна верстка**  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
**Склад редакційної колегії:**  
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

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. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов’язкове.  
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.