

Збиралися батько із сином на фронт

Невблаганно спливає час і кожен день все більше віддаляє нас від тих буремних років, коли наші діди, батьки, старші брати в запеклих боях із ненависним ворогом звільняли рідну землю від поневолення. Рідіють ряди сивочолих ветеранів-фронтників... Нещодавно зустрів на центральному майдані Чернівців колишнього працівника локомотивного депо Івана Васильовича Олійника, який усе своє післявоєнне трудове життя віддав Львівській залізниці. Незважаючи на свій поважний вік – у травні минулого року Іван Васильович відсвяткував 85 років – ветеран-фронтник розповів мені про нелегке життя молодого солдата, гіркості якого відчув ще у 1944-1945 роках, хоча війна вже наближалася до переможного кінця...



У квітневу передвечірню суботу 1944 року бессарабське село Новоселиця, що на Кельменеччині, провело своїх синів на фронт. Серед них були 19-літній Іван Олійник разом зі своїм батьком Василем. Хлопця зігривала надія, що вдвох із батьком легше буде долати труднощі фронтового життя. Проте на збірному пункті в Іванівцях батька повернули додому, а Івана разом із молодими земляками відправили до Жмеринки, де формувався ешелон. Поїзд із новобранцями вирушив до містечка Кулібаки Горьковської області, де тоді дислокувався навчальний центр підготовки піхотинців. У 127-ому запасному полку, який сформували переважно з буковинців та молдован із щойно визволеної території, підготовка проводилася в умовах, наближених до бойових. Рядового Олійника призначили кулеметником важкого станкового кулемета. Молодих солдатів муштрували до сьомого поту – сигнали тривоги лунали і вдень, і вночі, і на світанку, і ввечері. Після марш-кидків на солдатських гімнастерках густо виступала сіль. Виснажені щоденни-

ми навантаженнями, хлопці з нетерпінням чекали відправки на фронт. І нарешті, у липні 1944-го їхню частину відправили у Прибалтику, де концентрувалися радянські війська для наступу на Східну Прусію.

Полк Івана Олійника влився у 208-му дивізію 3-го Білоруського фронту. Переважна більшість бійців полку була ще "необстріляною", тож багато із них склали голови вже у перших боях за Кенігсберг. На шляху наступу була річка Прегола, піхотинцям довелося форсувати її за допомогою підручних засобів під мінометним обстрілом ворога. Тут у пригоді Іванові стала сільська кмітливість: він зв'язав до купи великий сніп соломки, закріпив на ньому кулемет і таким чином дістався протилежного берега...

Вересень 1944-го став початком штурму німецької цитаделі. Однак у першій же атаці кулеметник Іван Олійник був поранений. Після тривалого лікування його знову відправили на фронт. Німці вперто контратакували позиції наших військ. Під час однієї з контратак майже рота есесівців рушила на

кулеметний розрахунок. Проте Іван Олійник не розгубився, уміло вів бій, змусивши фашистів відступити, а чимало з них залишилися лежати на вкритому вирвами полі. За мужність та героїзм, виявлені в цьому бою, Івана Олійника нагородили орденом Слави III ступеня.

Бой за Кенігсберг закінчився у квітні 1945-го року. Тут, на цьому плацдармі, склали свої голови десятки тисяч бессарабських та буковинських хлопців.

– Вибиваючи фашистів із будинків, – згадує ветеран, – бійці знаходили чималі запаси продуктів, але споживати їх командири забороняли, бо траплялися випадки отруєнь.

Там, на прусській землі, закінчилась війна для Івана Олійника, та ще цілий рік уже досвідчений, загартований у боях кулеметник передавав свій досвід молодшим бійцям, які приходили на службу в армію в перші повоєнні роки.

До ордена Слави додалися інші бойові ордени – "Вітчизняної війни" I ступеня, "За мужність", медалі "За взяття Кенігсберга", "За перемогу над Німеччиною".

– Нас, демобілізованих солдатів, посадили в пасажирські вагони і привезли у Чернівці, – продовжує розповідь Іван Олійник. – Там останній раз нагодували обідом за казенний рахунок. Потім офіцер, що супроводжував демобілізованих, сказав, що тепер кожен повинен добиратися до своєї домівки самостійно.

У рідній Новоселиці його нікому було стрічати, радість повернення з війни була затьмарена важкою хворобою матері, яка злягла від тифу, а в хаті не було ані крихти хліба. Посуха, яка вразила Буковину та Бессарабію у 1946 році, а також непомірні хлібозаготівлі, практично залишили селян без продуктів харчування. Тож 22-літній фронтник зібрав деякі домашні пожитки і подався на Івано-Франківщину, щоб обміняти їх на кукурудзу та картоплю. Згодом їздив у Вашківці та Кострижівку, де були купи бурякового жому, який голодний люд споживав у харч.

Влітку 1947-го Іван Олійник опинився у Чернівцях. Тут за допомогою військкомату влаштувався вантажником у облспоживспілку. Це була тяжка й виснажлива робота, мізерної зарплатні молодому чоловікові не вистачало навіть на найнеобхідніше – нормальне харчування. Випадково довідався, що в місті при відділковій технічній школі працюють курси, де готують поїзних паровозних кочегарів. Вже через три місяці Іван Олійник працював на паровозі. І з 1950 року почалася його залізнична біографія. Згодом Іван Васильович працював помічником машиніста паровоза, потім – робота на тепловозі. Сім'я в Івана Олійника теж залізнична. Його майбутня дружина Віра працювала тоді у вагонному депо. Нещодавно подружжя Олійників відсвяткувало 61 рік спільного життя. У сімейній злагоді вони виховали синів Сергія та Анатолія, які шанують своїх батьків, пишуться їхньою професією.

Нині троє онуків та онука часто звертаються до дідуся із запитаннями:

– Дідусю, розкажіть про війну. Як ви воювали?

На те Іван Васильович стримано відповідає:

– Війна, дітки, несе із собою смерть, каліцтва, сирітство, нівечить душі людей. Лепше не знати тих страхів. Треба, щоб люди жили у мирі та взаєморозумінні.

Тридцять літ сумлінної праці віддав фронтник Іван Васильович Олійник локомотивному депо Чернівці. До його ратних відзнак додалися численні подяки та премії за роботу на локомотивах. Сьогодні колишній рядовий кулеметник Іван Олійник – один із найстарших чернівецьких локомотивників, які пройшли небезпечними шляхами війни. Він береже у своїй пам'яті спогади про односельчан та полкових побратимів, які полягли в боях, захищаючи рідну землю від ворога.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза,
м. Чернівці

"...І перевал підкорився молодим переможцям"

(Закінчення. Поч на 6 стор.)

Не випадково в той час серед рухувиків з вуст в уста передавався смішний випадок: якось на одній станції черговий після схрещення відкривав світлофор парному поїзду, а той стоїть. Черговий дає команду стрілочнику: "Піди довідайся, що там на тепловозі..." Стрілочник підходить до локомотива і бачить: бригада згортає якісь папери і поїзд рушає. Так і доповів черговому, мовляв машиніст з помічником читали газети, а коли побачили мене, сразу ж відправились. Черговий доповів диспетчеру, а той – далі по інстанціях. І ця байка рознеслась навколо. Насправді ж машиніст з помічником заглядали до схеми тепловоза і трохи затримались із відправленням.

Звичайно, не все так гладко було в освоєнні тепловозів, підмічав машиніст-інструктор Леонід Володимирович Матякін. Були збої в русі, адже деякі машиністи на перших порах розгублювались, коли виникали якісь неполадки, особливо в електричних схемах. Однак, поступово все налагоджувалося: машиністи і помічники набирались знань і досвіду. Спочатку опановували тепловози ТЕ-2. А коли прийшли більш потужні тепловози серії ТЕ-3 і ТЕ-7, механіки вже

впевнено водили поїзди на всіх дільницях обслуговування. Багато досвідчених машиністів могли годинами розшифровувати тепловозникам-початківцям біла електричної схеми ті відхилення, які виникали в дорозі слідування. Збільшувалась кількість машиністів, які зуміли стати першокласними спеціалістами своєї справи. Від тепловозників не відставали і ремонтники, перепідготовка яких здійснювалась без відриву від виробництва. Керівництво депо Коломия знайшло можливість відрядити на навчання в депо Баскунчак досвідчених слюсарів Івана Веселовського, Дмитра Жупанського, Василя Германа, Степана Чавагу, Юрія Крив'юка, Ярему Сорича, які, повернувшись додому, зуміли за короткий час впровадити в ремонтному відділенні депо Коломия ряд цікавих пропозицій. Це допомогло значно скоротити простій тепловозів на ремонті. І якщо комусь із керівників довелося бути на нашому підприємстві, вони дивувались, як багато корисного тут зроблено руками деповських умільців. І не тільки з технології ремонту, але й багато такого, що стосувалось культури виробництва.

Умів деповський колектив не тільки зі знанням справи освоювати нову техніку, але

й брати від неї все можливе, щоби забезпечити перевезення народногосподарських вантажів.

З часом у депо почали приходити дизель-поїзди. До їх освоєння були вже готові механіки Іван Лучко, Іван Ткачук, Михайло П'ясецький, Леонід Матякін, Степан Плещук, Володимир Нечай, Михайло Непийвода і ще багато інших. Деповчани зуміли підготувати потрібну кількість помічників машиністів та сформувати необхідну кількість бригад, які зі знанням справи включились у перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Нині цим машинам уже за тридцять років, їх моторесурс давно вичерпаний і працюють вони, як мовиться, на чесному слові.

Я згадую роки, які прожив із колективом депо Коломия. Були важкі і легкі часи, злети і падіння. Але деповчани робили все можливе, щоб забезпечити стабільну роботу тепловозного парку з доставки необхідних вантажів. А возити в ті роки було що. За свої досягнення колектив депо Коломия не раз ставав переможцем змагань серед колективів Львівської залізниці та залізниць СРСР. Майже 90 працівників депо були нагороджені урядовими орденами і медалями. Серед них машиністи Вадим Болотцев,

Микола Трончук, Григорій Тарновецький, Леонід Матякін, Іван Зайшлик, Михайло Кобилянський, токар Віктор Шубін, слюсарі Іван Веселовський, Василь Лазурка, Анатолій Корчевой.

А от слюсар з ремонту електроапаратури Василь Герман був удостоєний трьох орденів Трудової Слави. За роки роботи у його трудовій книжці я нарахував понад 140 записів про заохочення. Крім того, Василь Петрович був визнаний кращим раціоналізатором у мережі залізниць СРСР. А ще 20 деповчан, серед них машиністи Михайло П'ясецький, Петро Гобелецький, Іван Лучко, Володимир Нечай, економіст Антоніна Дутковська отримали знаки "Почесному залізничнику".

Оглядаючись на пройдений шлях, нам, ветеранам, є що згадати. І те, що я написав, лише маленька часточка трудового життя людей, які гідно несли тягар нелегких буднів. Шкода, що багатьох із моїх колег та друзів уже нема серед живих, але пам'ять про них живе у наших серцях.

Олександр ГОВОРКОВ,
почесний залізничник, ветеран праці,
м. Коломия

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсоюз
Ресстраційне свідцтво
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 36 785.
Замовлення 239.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоніна 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".