

# Про працю й покликання у долі Марії Веляш



ному віці лягли турботи з догляду за молодшими сестричками: до обіду – школа, а після – робота вдома.

Велика селянська сім'я виживала завдяки корівці, 50 арам землі, які сільська влада виділила батькові як інваліду Великої Вітчизняної війни, а ще – завдяки оплаті за 120 трудовнів, яку мати Домка Петрівна заробляла в колгоспі. Життя родини було нелегким. На все життя закарбувались у пам'яті тяжкі роки "хрущовського потепління", коли наприкінці 50-х та на початку 60-х років треба було тричі простояти в черзі, щоб купити кілька буханців чорного хліба на велику сім'ю. У цих чергах зазвичай вистоювала Марічка. А вже в 14 років вона працювала в колгоспі замість хворої мами.

Батьки видали Марічку заміж у 16. Але її сімейне життя не склалося, бо через півтора року вона втратила чоловіка. Зібравши речі, узавши 8-місячного синочка Віталіка, подалася в Чернівці, де влаштувалася нянею в дитячий садочок. Раділа, що все склалося вдало, бо й роботу знайшла, і дитина була поряд у садочку. Та несподівано хвороба привела її в Чернівецьку вузлову залізничну лікарню. Тут вона й зустріла начальника відділу кадрів пасажирського вагонного депо Тамару Побережну, яка щиро перейнялася долею молоді жінки і запропонувала Марічці влаштуватися в депо на роботу із наданням кімнати в гуртожитку.

Ось так 1970-й рік став доленосним у житті Марії Веляш, вона стала залізничницею. Починала роботу охоронцем (сторожем) пасажирських вагонів, що очікували на ремонт. Незабаром наполеглива, цілеспрямована жінка вже працювала провідником у поїзді Чернівці–Брест. Це була молодіжна бригада під орудою досвідченого бригадира Миколи Слободяна. Сьогодні з теплою і вдячністю вона згадує свого першого наставника.

Робота провідника запам'яталася Марії Володимирівні перш за все відповідальністю за доручену справу, а ще тими технічними

знаннями, які здобувала у рейсах. Прибувши у Брест, провідники не бігали містом, а наводили лад у вагонах, а потім бригада збиралась на технічне навчання, де керівник вказував кожному працівнику на всі недоліки, які виявив на шляху прямування. Такий ґрунтовний підхід до роботи гарантував серйозні досягнення у трудовому суперництві, і бригада невдовзі здобула першість і утримувала її тривалий час. До речі, маршрут цього поїзда продовжили до Мінська, присвоївши клас фірмового.

Якраз у цю пору Марія Веляш поступила на навчання у Чернівецький залізничний технікум, який успішно закінчила у 1976 році, отримавши диплом техника-механіка вагонного господарства. На цьому закінчилась її поїзна робота. Молодого спеціаліста перевели в ремонтний цех. Нова посада вимагала інших навиків, виняткової уважності та прискіпливості. Треба було щоденно описувати перелік несправностей у вагонах, що прибували на депо-вський ремонт, складати дефектні акти, на підставі яких далі виконувався ремонт.

Тодішній заступник начальника депо Василь Якобенко по-батьківськи опікувався молодим техніком, проте був вимогливим і наполягав, щоб Марія в коморі достеменно вивчала і переписувала шифри запчастин та вузлів вагонів. У майбутньому це значно полегшило їй роботу, позаяк не треба було щоразу зазирати у список шифрів. Через деякий час Марія завдяки своїй наполегливості вже фактично виконувала обов'язки технолога, якого у штатному розкладі на той час чомусь не було.

Злетіли роки, протягом яких вона набула величезного досвіду ремонтника, а поряд із тим активно займалася громадською роботою у якості профгрупорга контори управління, інструктора з охорони праці. Вдруге вийшла заміж, народила донечку.

Та раптом у 1997 році в депо скоротили посаду заступника з ремонту, і ремонтні цехи залишилися без оперативного керівництва.

Тодішній начальник депо Юрій Золотовський запропонував Марії Веляш посаду старшого майстра ремонтних цехів, яку ввели в штат. Марія Володимирівна погодилася. Попереду її чекала клопітка щоденна праця, бо місячний план депо-вського ремонту пасажирських вагонів становив 14-15 одиниць, і це завдання треба було виконувати. Та до труднощів їй уже було не звикати. Стабільно працювали збиральний та колісні цехи, кузня, зварювальне відділення. І це в ті скрутні роки, коли централізоване постачання практично припинилося.

У 2004 році ремонт вагонів у Чернівцях остаточно припинили. Цей рік чи не найсумніший у професійній біографії Марії Веляш.

– Чотири останні вагони я провела із цеху зі сльозами на очах, – згадує Марія Володимирівна.

У Чернівцях Марію Веляш багато людей знає як засідателя Чернівецького обласного апеляційного суду. У цьому поважному статусі вона була п'ять років. Та й на залізниці Марію Володимирівну знають не лише як грамотного працівника, а й як громадського та профспілкового активіста.

Нині Марія Володимирівна Веляш уже на заслуженому відпочинку, але досі не полишає громадської роботи – очолює ветеранську організацію депо. Опікується 760-ма пенсіонерами, насамперед самотніми, яким потрібна особлива увага. Серед них багато колег, яким було по 40-45 літ, коли Марічка щойно прийшла на роботу в депо, саме у них вона переймала життєву і професійну мудрість, а нині зігриває цих людей увагою та теплом своєї душі.

Вона щиро радіє, що син Віталій продовжує справу її життя – він теж залізничник, працює начальником пасажирського поїзда. Донька Людмила обрала інший фах, проте така ж щира і принципова, як мати. А п'ятеро онуків, яких подарували син та донька, – це її особлива гордість.

Життєрадісна, завжди усміхнена, відверта у розмові – такою її знають у рідних Гвоздівцях, куди Марія Веляш щороку навідується на храмове свято Дмитрія. Хоча рідних там уже нема, все одно приїжджає, некавно ступає вулицями села, у пам'яті пролітають чорно-білі кадри з прожитих тут дитячих літ. Оживаючи, вони то втішають, то засмучують її...

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,  
м. Чернівці

## “Я побачив перед собою величезний свинцевого кольору “гриб”, який здіймався все вище і вище...”

### Колишній залізничник Федір Полянський із Королевого побував поблизу епіцентру ядерного вибуху

Серед військовослужбовців небагато солдатів та офіцерів, яким у силу певних обставин довелося побувати практично в епіцентрі ядерного вибуху – на полігоні, де випробовують цю страшну зброю. Свого часу заручником таких обставин став королівчанин, колишній залізничник Федір Полянський (на фото).

– Я тоді служив у далекому Сибіру, – розповідає Федір Петрович. – Несподівано ми отримали наказ маршала Жукова виселити з домівок місцеве населення. Цивільних вивозили ми – військові водії. Люди неохоче залишали своє майно. Дехто вчинив запеклий опір, внаслідок чого загинули кілька солдатів.

За наступним наказом ми повинні були “заселити” цей район військовою технікою (літаками, танками), а також домашньою живністю – нам дали для цього коней, корів і собак. Перед навчанням нам показали секретний фільм про атомний вибух. Фільм навчав, як правильно діяти в умовах ядерної атаки.

Крім того, упродовж кількох днів ми викопували траншеї, будували бункери, дерев'яні бруси обмащували глиною, подекуди, що сам

академік Курчатов радив так робити. Уже потім я довідався, що у цих випробуваннях задіяли 50 тис. військовослужбовців – окрім нас, були солдати Московського і Прикарпатського військових округів. Уже на навчання зі швидкістю просування у протигазах з епіцентру вибуху приїхали представники з Міністерства оборони, для яких були зроблені пункти спостереження і бетонні бункери. А нас розмістили на відстані 8 кілометрів від місця вибуху.

Про те, що 14 вересня 1954 року відбувся військовий навчання з використанням атомної зброї, знало дуже обмежене коло людей. Того дня наш літак із висоти 8 тис. метрів скинув атомну бомбу, яка вибухнула через 45 секунд. Усе було, як на війні! Пригадую, 14 вересня 1954 року була ясна сонячна погода. О 9-й годині ранку ми отримали команду “Уран”, і всі лягли на дно траншей, а через 20 хвилин після команди “Блискавка” пролунав звук сирен і постріли з гармат. Потім почувся шум двигунів літака ТУ-4, а через кілька секунд земля здригнулася, ударна хвиля змела все, що трапилося їй на шляху. Аж у вухах дзвеніло. Після команди “Відбій” найперше, що я побачив перед собою,



– величезний свинцевого кольору “гриб”, який здіймався все вище і вище. За командою ми відкрили шквальний вогонь і побігли до місця вибуху. Тут пішла в хід уся техніка. Гуркіт розносився, мабуть, на сотні кілометрів. Навіть колишні фронтовики казали, що не бачили такого на війні: обгорілі танки та автівки, обпечені трупи тварин, стояв жахливий сморід. Через усе це “пекло” ми бігли вперед...



Військові навчання ми завершили успішно. Того ж дня приїхали хіміки і поспіхом нас оглянули, виміряли рівень радіації. Нас усіх відправили до лазні, а коли ми помилися, нам навіть нового одягу не дали, бо на нього не вистачило грошей. Командування висловило нам подяку за навчання. Ніхто з нас тоді ще не знав справжньої ціни цій подяці. Додому у відпустку нас теж не пустили, а строкова служба тоді тривала чотири роки.

Оскільки відомості про ті навчання були за сімома замками, лише після аварії на Чорнобильській атомній станції про нас згадали. З'ясувалося, що з-поміж 50 тисяч військовослужбовців серед живих залишилося близько 5 тисяч осіб. Серед цих п'яти тисяч і я. Не відійшов я донині за межу земного буття завдяки Божій опіці і, певно, нашому сприятливому закарпатському клімату.

Іван КОЗАК,  
снт Королево