

“Життя вчило мене шанувати працю, а праця навчила поважати порядок...”



На розмову до начальника Ужгородської дирекції залізничних перевезень Василя Нодя я завітав у середу і вже у приймальні зрозумів, що потрапив у не зовсім вдалий час. Середна залізниця – день безпеки, і керівнику у цей день, м'яко кажучи, не до товариських бесід. Тож вихід був один – запропонувати начальнику дирекції поспілкуватися впродовж обідньої перерви. Дочекавшись потрібної години, так і зробив і, щиро кажучи, був приємно здивований, коли Василь Михайлович погодився на мою пропозицію.

Здивувало мене й те, що наша розмова тривала у спокійній та доброзичливій, майже домашній атмосфері, ніби тих гарячих дискусій, які точилися у цьому кабінеті декілька хвилин тому, взагалі не було. Це відразу наштовхнуло на висновок, що керівник дирекції – людина виважена, врівноважена, можна сказати, зі сталевими нервами та витримкою. Це й не дивно, адже за плечима у Василя Нодя вже понад 40 років залізничного гарту, а в січні цього року він відсвяткував мудрих 60. Власне про його життєвий шлях, рясно розперезаний залізничними стежками, наша подальша розповідь.

Залізниця – у дитячих мріях і юнацьких планах

Із розмаїття казкових версій про появу на світ дітей, якими батьки зазвичай задовольняють цікавість своєї малечі, у випадку Василя Нодя пасувала б саме та, що новонародженого Василька батьки “знайшли в капусті”, адже Василь Михайлович народився у селі Заріччя Іршавського району, яке славиться цим овочем на весь регіон...

Для малих хлопчаків у буденному сільському житті справжньою атракцією було споглядання за потягом, який рухався вузькоколійкою сполученням Берегово-Кушниця, що перетинала прилеглі лани. У 50-х роках минулого століття рух на цій дільниці був дуже інтенсивним – до 48 пар поїздів на добу з лісо- та будматеріалами, які перевантажували на широку колію у Береговому та Виноградіві. Василь Нодь із теплою згадує ті часи, а особливо ту обставину, що вони разом із хлопцями “намотували” по кілька кілометрів до найближчого переїзду, пам'ятаючи суворі батьківські настанови про те, щоб не переходити колію у невстановлених місцях. Узагалі своє перше, ще дитяче уявлення про роботу залізниці Василь Михайлович сформував, спостерігаючи за роботою батька, який працював майстром у дистанції вантажно-розвантажувальних робіт.

Тож після школи Василь впевнено і твердо обрав залізницю.

Перші гроші Василь Нодь заробив ще у шкільному віці, працюючи в колгоспі. Звісно, платня була невеликою, тоді як робота – доволі важкою. Та найважливішим було розуміння, що він може самостійно заробляти. Робота на залізниці – теж не з легких, але на той час оплата за цю працю була належною. Василь Нодь пригадує, що під час виробничої практики, яку про-

ходив стрілочником на станції Берегово, отримував 70 карбованців. Для студента це були чималі гроші, якщо зважити на те, що, скажімо, літр молока тоді коштував 11 копійок, а кілограм м'яса – 1,9 карбованця. Зароблені кошти Василь ніколи не пускав за вітром: купував необхідне з одягу, а решту відкладав для продовження навчання, бо навіть підвищеної стипендії у 20 карбованців на місяць не вистачало.

Львівський технікум залізничного транспорту у 1972 році Василь Нодь закінчив на відмінно. Варто сказати, що зразкове навчання тоді мало багато переваг. Серед них – можливість обирати собі місце роботи. Василь Михайлович згадує, що перед випускниками розстелилися широкі і далекі дороги на Сахалін, у Читу, на Західно-Сибірську та Східно-Сибірську залізницю. Відміннику Нодю пропонували роботу на станції Львів, та Василь Михайлович попросився в рідні краї – на Закарпаття. Першим місцем роботи молодого фахівця стала посада чергового по станції Струмківка, що поблизу Ужгорода. На цій станції впродовж півроку Василь Нодь набирался першого практичного досвіду. Варто сказати, що завзята та старанність молодого фахівця не оминули увагу старших досвідчених колег, і вже у січні 1973 року Василю Михайловичу запропонували посаду чергового на станції Ужгород. Тільки-но при звичайся до роботи великої станції, вивчив її особливості, як оголосили весняний призов до лав армії.

Дорога на БАМ

Здавалося б, на період військової служби його залізнична кар'єра зазнає кількарічної паузи, та доля підготувала Василю Нодю приємний сюрприз. Про це я попросив його розповісти докладніше.



– На пункті розподілу у Сваляві було 32 чоловіки, – згадує Василь Нодь. – Серед них із залізничників був лише я. Після того, як комісія ознайомилася з нашими документами, хлопців почали розбирати по групах. До вечора вже всіх, крім мене, розподілили за родами військчастинами. Склалося враження, що про мене взагалі забули, хоч бери та додому повертайся. А повертатися соромно, бо вдома вже й проводи відгуляли. І раптом один із хлопців, який до призову працював трактористом, розповів, що його зачислили у залізничні війська, і показав мені сержанта, який відповідав за цей напрям. Я звернувся до нього з проханням зачислити і мене до групи залізничників. Тоді він запитав, хто я за спеціальністю. Довідавшись, почав ретельно передивлятися записи у блокноті, у якому, мабуть, були записані потрібні для набору спеціальності, і, не знайшовши там “техніка-експлуатаційника”, сказав, що не може мене взяти. З'ясувалося, що цей сержант не мав стосунку до залізничних військ, а просто приїжджав додому у відпустку і отримав завдання дорогою на службу набрати групу в учбовий полк. Тож не дивно, що він уявлення не мав про те, чого стосується мій фах. Тоді я запевнив його, що моя спеціальність, а головне – практичний досвід роботи краще будуть потрібні у війську, і таки вмовив записати до групи.

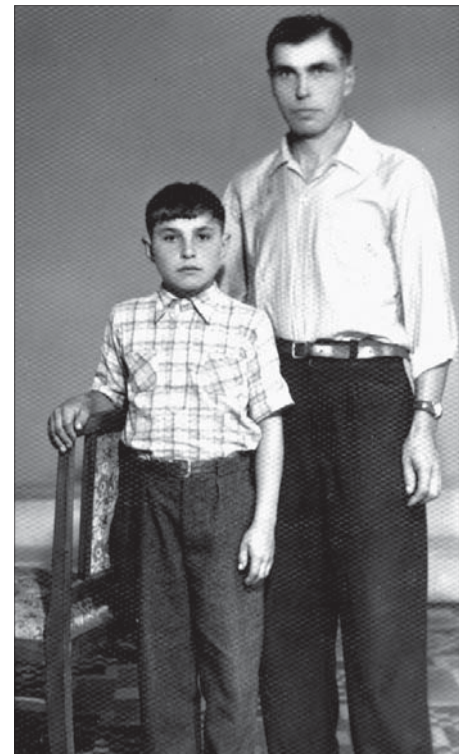
Дорогою до Волгограда ми познайомилися ближче, розговорилися, і він за-

пропонував мені піти на службу в автобат водієм. Я погодився. Та вже під час комісії у навчальному полку заступник начальника штабу, ознайомившись із моїми документами, категорично заявив, що водіїв у них і без мене вистачає, а от моя спеціальність є дуже потрібною. Так я опинився у роті експлуатації, де солдатів почали готувати на чергових по станції, тоді як я вже й сам міг їх вчити цій спеціальності, бо цю роботу знав добре.

Минуло півроку служби, і якось мене, курсанта, викликали до командира полку. У кабінеті командира вже чекав полковник з управління Харківського корпусу залізничних військ. Він розпитав мене про навчання та роботу і запропонував продовжити службу в управлінні Харківського корпусу. Служба, чи то швидше робота в диспетчерському центрі управління, була мені добре знайома, тож через півроку мене призначили старшим диспетчером. У центрі, крім військових, працювали і цивільні спеціалісти. Серед них було багато фронтовиків, у яких я почерпнув чимало професійної та життєвої мудрості, зокрема пройшов хорошу керівну школу.

Так минув рік служби. Коли я довідався, що нашого командира корпусу, генерала, з яким я тісно співпрацював за обов'язками по роботі, скеровують на будівництво Байкало-Амурської магістралі, я вирішив поїхати з ним, хоча служити мені залишалося лише півроку, і була можливість залишитися в корпусі. Узагалі ситуація з поїздом на БАМ тоді була доволі нездоровою: багато офіцерів будь-якими способами намагалися уникнути цього відрядження. Коли ми приїхали на місце, у район Ургал, я зрозумів причину. Там не було й натяку на якісь умови праці чи проживання, а перед очима постали згарища, які залишилися від лісу. Розповідали, що ці підпали влаштовували корейці, які жили в місцевих поселеннях і заготовляли ліс. Бувало, якщо ліс зайнявся весною, то міг отак горіти впродовж усього літа, пожежа припинялася аж із приходом сезону дощів. Така безгосподарна поведінка просто вражала. Заради справедливості треба сказати, що з приїздом військових на БАМі почали з'являтися ознаки цивілізації. Прибувши на місце дислокації, батальйон розгорнув наметове містечко, встановили мобільні електростанції, інше устаткування.

Роботу почали з просіки, а вже навесні 1975 року взялися за підготовку земляного полотна. Для цього вже була і техніка, і люди, держава вкладала у це будівництво величезні кошти. На жаль, мушу сказати, що не завжди ці кошти використовувалися раціонально. Скажімо, металевий шпунт на мости, стрілочні переводи, рейки, шпали приходили цілими ешелонами, а мости ще навіть не починали будувати, не було земляного полотна. Усе це треба було кудись вивантажувати та зберігати, а відповідних умов не було. Якось взимку на замерзлий майданчик вивантажили біля 300-400 вагонів металевого шпунта, а навесні, коли крига почала танути, цей



шпунт під власною вагою почав просідати у землю. Тоді надійшла команда, і військовим за допомогою вертольотів удалося врятувати якусь частину вантажу, а все решта пішло в землю.

Добіг термін строкової служби, була пропозиція залишитися на БАМі, але перемогло нестримне бажання повернутися в рідні краї, на цивільну залізницю. Я не пошкодував, що приїхав на службу у далекий Сибір. Насамперед тому, що завдяки цьому я зрозумів, як треба цінувати ту землю, на якій ти народився, а ще я навчився реально сприймати речі, бачити життя без “рожевих окулярів”.

Подружжя залізничників

Історія справжнього кохання та створення сім'ї у Василя Нодя теж нерозривно пов'язана із залізницею. Із майбутньою дружиною Василь познайомився ще в технікумі. Щоправда, тоді стосунки були суто товаришескими. Серйозними вони стали після того, як майбутню дружину, яка походить із Тернопільщини, після навчання в технікумі теж скерували працювати черговою по станції Струмківка, а поки Василь служив у війську, Орісю перевели на роботу черговою по станції Ужгород, тож і мешкали в одному гуртожитку, який надала залізниця. Далі почали спілкуватися тісніше, з'явилися спільні інтереси, а згодом і рішення поєднати долі.

(Закінчення на 6 стор.)

