

Ветеран-залізничник Іван МАРІЯШ:

“Колись машиністу працювалося значно важче, але він був здоровіший...”

Ветеранові залізничного транспорту, колишньому машиністу дизель-поїзда I-го класу моторвагонного депо Коломия Івану Маріяшу ніколи не було байдуже, як нині працюється деповчанам, як живе і трудиться залізниця загалом. Упродовж трьох років Іван Васильович є заступником голови ради ветеранів Коломийського вузла, за можливості допомагає ветеранам. Іван Маріяш розповідає, що найбільше ветеранам запам'ятовуються зустрічі, які для них організують підрозділи залізниці. До таких зустрічей та інших заходів долучається й ветеран-залізничник Іван Маріяш. Професію машиніста, яка врешті стала його долею, Іван Васильович обрав свідомо і цілеспрямовано. За 38 років праці були і труднощі, і трудові досягнення, і заслужені повага та авторитет серед колег по роботі...



Знання та досвід – запорука успішної роботи

Після армії за порадою свого дядька Іван Маріяш вступив до Чернівецького ПТУ №1, навчався на помічника машиніста паровоза і тепловоза, а згодом продовжив навчання у Львівському технікумі залізничного транспорту. Трудова діяльність молодого спеціаліста – помічника машиніста тепловоза – Івана Маріяша почалася у 1971 році у локомотивному (нині моторвагонному) депо Коломия. Іван мріяв стати досвідченим машиністом-професіоналом, розумів, що для цього необхідні насамперед ґрунтовні знання та досвід роботи. Саме тому Іван Васильович постійно вдосконалював свої знання – шість разів на курсах підвищення кваліфікації (один раз у Чернівцях і п'ять разів у Львові – у дорожній технічній школі залізниці). Залізничні маршрути Івана Маріяша пролягали до Івано-Франківська, Заліщиків, Чернівців, Яремчі, Коломії, Рахова.

– Набутому в роботі досвіду завдячую насамперед своєму наставнику Степану Миколайовичу Пліщуку, який, на жаль, рано пішов із життя – помер на 50-му році. Ми проїздили у парі шість років. Степан Миколайович навчив мене практично всьому – як приймати дизель-поїзд, експлуатувати його, як оформляти документацію, журнал, маршрут, швидкостемірну стрічку. Наставник не раз давав мені можливість вести дизель-поїзд – лише так помічник машиніста може стати добрим машиністом. Від Степана Миколайовича я дізнавався багато корисного не лише про тонкощі роботи, але

й про життя загалом. Врешті, маючи знання та досвід, відчув, що можу працювати у вантажному і пасажирському русі. Крім того, після Львівського технікуму залізничного транспорту навчався у Дніпропетровському інституті інженерів залізничного транспорту ім. академіка Лазаряна.

Не забув Іван Маріяш поради свого наставника про особисту дисципліну, відповідальність і престижність професії залізничника. З інтересом довідався Іван від Степана Миколайовича, що до 1959 року в Івано-Франківську дислокувався пост гауптвахти, де відбували дисциплінарні покарання залізничники, які допустилися в роботі грубих порушень дисципліни, наприклад, вийшли на роботу у нетверезому стані або запізнилися чи прогуляли робочий день і т.ін. Були й такі, що відсиділи там по 5 днів.

Недовго водив вантажні потяги Іван Васильович, перейшов у приміський рух і пропрацював у ньому 25 років. Потім упродовж семи років трудився машиністом-інструктором. І вже будучи на заслуженому відпочинку, не переставав трудитися – майже п'ять років працював маневровим машиністом в одну особу у вагонному депо Коломия.

Рекордна співпраця

За роки праці машиністу Івану Маріяшу випало їздити не менше як із двадцятьма помічниками.

– За часів Радянського Союзу існувала така практика: помічник машиніста міг працювати з одним машиністом не більше одного року, закріплення проводилося двічі на рік, – розповідає Іван Васильович. – У цьому була своя “кадрова політика” того часу. Не знаю, як вдалося аж 11 років пропрацювати пліч-о-пліч із помічником машиніста Мирославом Васильовичем Мельничуком, цей факт став своєрідним рекордом в історії депо. Працювалося мені з цим чоловіком легко і спокійно, кожен із нас однаково відчував і усвідомлював відповідальність і важливість за доручену справу. Крім того, розумілися ми з півслова – і в роботі, і в життєвих питаннях. Обоє добре знали свою роботу, серйозно ставилися до виконання посадових обов'язків, суворо дотримувалися інструкцій із безпеки руху та охорони праці.

Коли Іван Маріяш уже сам став наставником, то постійно спонукав молодих помічників машиністів і машиністів продовжувати навчання у залізничних навчальних закладах. Спочатку вони не дуже думали про подальшу науку, а згодом були вдячні своєму наставнику за його наполягання.

– Я сам здобував освіту заочно, тому

розумів, наскільки складно одночасно працювати і навчатися, – розповідає Іван Васильович. – У мене були хороші конспекти, які я завжди давав у користування своїм учням.

– Які ж якості потрібні машиністу, щоб стати професіоналом? – запитую.

– Насамперед знання, досвід і життєва мудрість. Під час рейсу машиніст повинен бути зосередженим, уважним, швидко реагувати на події. Хоча колись працювалося важче, було не так комфортно, та машиніст чомусь почувався здоровішим, ніж зараз. Здавалося б, із впровадженням автоматичних систем сигналізації і зв'язку робота повинна б полегшитися, а цього нема. Навпаки – різко зросли навантаження на психіку та нервову систему. Тому машиністи часто допрацьовуються до захворювань серцево-судинної системи.

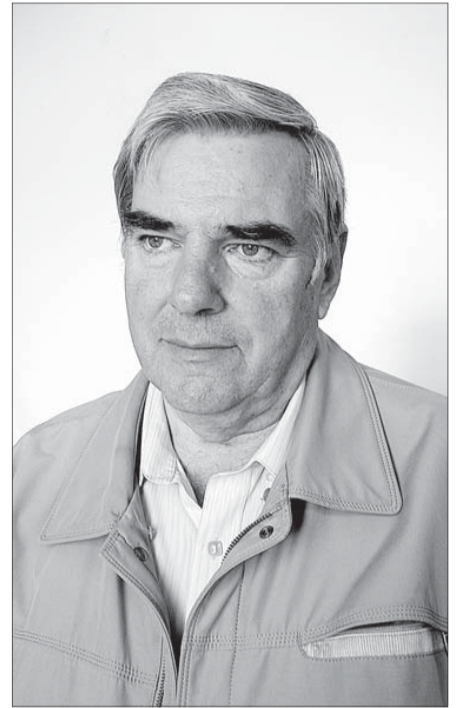
Зворушливі зустрічі ветеранів

От уже п'ять років, як ветеран Маріяш не працює, та без діла вдома не сидить. Вільний час віддає вирощуванню на дачі персиків, що родять лише раз на 5 років, солодкої алічі, привезеної із Польщі, винограду... Любов до садівництва у Івана Васильовича ще зі шкільних років – у гуртку юного натураліста навчився щепити дерева, відбирати насіння для посіву і т.д. Поміж тим Іван Маріяш знаходить час і для ветеранської роботи не лише в моторвагонному депо, але й у всьому Коломийському вузлі. Особливо зворушливо відбуваються зустрічі, на які запрошують ветеранів підприємств Коломийського вузла.

– На одній із таких зустрічей, яку організувало локомотивне депо Чернівці, виникла думка, чому б не провести зустріч ветеранів Коломийського вузла на базі моторвагонного депо Коломия, – розповідає Іван Васильович. – Керівництво і профком моторвагонного депо, голова ветеранської ради, ще тоді був живий Костянтин Тодорович Авраам, вирішили, що така зустріч відбується не в приміщенні, а на природі, у якомусь мальовничому куточку Карпат. Таким куточком стало гуцульське село Шешори неподалік Косова. Завдяки підтримці депо все було організовано на найвищому рівні, сприяла цьому й погода. На жаль, не всі запрошені колишні машиністи та інструктори змогли побувати на цій зустрічі, що відбулася 16 липня минулого року. Приємно, що серед нас були ветерани, яким минуло 80 років. Свіже карпатське повітря, тепла річка, надзвичайні краєвиди Гуцульського краю, щира бесіда створили неповторний настрій присутнім, додали заряду енергії. Повірте, таке шанобливе ставлення до ветеранів для кожного з нас надзвичайно важливе, це – як ковток свіжого повітря, що додає стимулу до життя. Дехто з ветеранів не бачили вже багато років, тож на цій зустрічі їм було що розповісти один одному. А з яким настроєм всі ми поверталися додому! Як блищали від задоволення очі від зустрічі зі своїми колегами по роботі! Сподіваюся, що і цього року організуємо таке свято для ветеранів.

– Мабуть, на таких зустрічах згадуєте різні моменти – приємні й не дуже приємні, що трапляються під час рейсу, – цікавлюся в Івана Маріяша.

– Яким би професіоналом не був ма-



шиніст, під час слідування потяга може трапитися непередбачуване. Мені випало водити потяги непростим маршрутом – від Коломії до Рахова, де на 123 кілометрах колії є 363 кривих, 6 тунелів, віадуків... Але Бог вберіг мене від трагічних випадків. Внаслідок одного неординарного випадку маю так званого “похресника”. Проїжджаючи звечора в бік Городенки, побачив, що на колії лежить щось подібне на згорток. Коли повертався зранку, зауважив, що на тому ж місці і далі щось лежало на колії, тож екстреним гальмуванням зупинив локомотив. Коли ж зі своїм помічником підійшли до того місця, бачимо, що між коліями лежить чоловік. Коли запитали його, що він тут робить, він спокійно так попросив закурити. Забрали його до Коломії, викликали карету швидкої допомоги, яка не виявила у нього жодної подряпини і констатувала, що в цього чоловіка стався напад епілепсії (так званої “чорної хвороби”). Внаслідок раптового нападу хвороби чоловік впав поміж рейками і так пролежав звечора до ранку. За цей час над ним двічі прогуркотіли два состави вантажних потягів. Дідусь, якого я називаю своїм похресником, живе донині, неподалік мого рідного села.

Інший випадок трапився у потязі під Коломиею – у кабіні прямо наді мною раптом почав плавитися дах. Увімкнули екстрене гальмування, пасажири повиходили надвір, а ми за цей час загасили полум'я. Хвилювання, звичайно, було, адже за життя пасажирів відповідає локомотивна бригада. У такі моменти головне – не панікувати, а спокійно, навіть холоднокрівно прийняти оптимальне рішення й діяти.

Іван Маріяш започаткував залізничну династію. На магістралі економістом трудиться його донька, син після закінчення Дніпропетровського університету залізничного транспорту залишився працювати на Придніпровській залізниці, дружина працювала у залізничному дитячому садку. Нині залізнична династія родини Маріяш сукупно налічує понад сто років.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора та зі сімейного альбому (на фото ліворуч – Іван Маріяш – випускник Львівського технікуму залізничного транспорту (1974 р.)