

Старовинне село Веренчанка – одне з найбільших на Буковині. Село перетинає залізниця, що з'єднує Чернівці з Тернополем. Мабуть, тому це село дало найбільше залізничників, які працювали на Чернівецькому залізничному вузлі. У післявоєнні роки залізниця особливо приваблювала хлопчаків, які мріяли стати машиністами паровозів.

Першими машиністами – уродженцями Веренчанки – були брати Іван та Григорій Гніді, а також Іван Захарійчук і Степан Кохан. Із цієї четвірки нині живе тільки Іван Іванович Гнідий, якому торік виповнилося 80 років.

Випробування голодом

Нещодавно ми зустрілися. Він оповів мені про нелегкі перипетії свого професійного зростання. П'ятнадцятирічним хлопчиком у голодному 1947 році Іван Гнідий прийшов вступати у Чернівецьке залізничне училище.

“Проте мій вік і освіта (6 класів) не відповідали умовам прийому до училища, – згадує Іван Іванович. – Тому завуч Борис Адаменко запевнив мене, що після закінчення 7-го класу я обов'язково буду зарахований у групу помічників машиніста паровоза. Попереду був ще рік навчання у сільській школі, а найголовніше – голод, від якого потерпали буковинські та бессарабські села. Саме голод гнав юнаків із сіл у міста, де можна було знайти прихисток, бо в профтехучилищах давали їжу, одяг, взуття і навчали робітничій професії. Усе це надавала держава, і саме так легше було вижити в ті два роки жахливого голоду”.

У 1948 році Іван Гнідий, переживши рік голодного життя, закінчивши семирічку, був зарахований у групу помічників машиніста. Майстром групи був Микола Логвінович Шевчук – колишній машиніст паровоза, який досконало знав паровозну справу. Автору цих рядків теж довелося навчатись у майстра Шевчука. Вихованцям він запам'ятався як вихователь-професіонал, що по-батьківськи ставився до учнів.

За роки праці з дня заснування училища в 1945 році майстер Шевчук виховав більше тисячі високопрофесійних помічників машиністів локомотивів.

Професійний гарт

У майстра-педагога Іван Гнідий одержав ґрунтовні теоретичні знання паровозної справи та автогальмівного обладнання. Непомітно збігло два роки навчання. З атестатом помічника машиніста Івана скеровують у паровозне депо Чернівці, де він розпочав свій робітничий гарт із посади поїзного кочегара паровоза. Перші наставники машиністи-фронтвики Авдеев, Артеменко, Кульнев навчали Івана Гнідого практичній роботі з догляду й обслуговування буксових вузлів, дишлових підшипників, раціональному використанню вугілля.

Ветерани-машиністи готували Івана Гнідого до більш відповідальної роботи помічника машиніста паровоза. І вже через три місяці Іван починає працювати помічником машиніста на паровозах ЕУ, ОВ, а невдовзі його призначають на пасажирський паровоз “С”. Умови праці на паровозах були нелегкі: за поїздки треба було перекидати до 15 тонн вугілля в топку паровоза, а також немало фізичних сил вкласти в чистку топки від шлаку, на яку відводилося 20-25 хвилин на проміжній станції Ларга. Якось сумно стало Івану, коли восени 1952 року отримав призовну повістку в армію, не дуже хотілося прощатись з улюбленою роботою.

Уже й молодший брат Григорій розпочав роботу в депо після закінчення училища. Не здійснилася мрія разом із братом працювати в одній паровозній бригаді, показати своє родинне реноме, із сільською завзятістю приступати до роботи.

Кращий курсант

... Навчальний центр залізничних військ “Соколівка” у Підмосков'ї. Тут в армійському

ний ангар для чотирьох паровозів, а жили солдати в землянках. Експлуатаційна робота була спрямована на обслуговування Нерченського рудоуправління. Рік армійської служби минув у неймовірно важких і складних умовах: взимку сильні морози й заметілі, відсутність елементарних побутових умов проживання, часті захворювання солдатів, до того ж щоденні сходи з рейок паровозів, вагонів, які треба було самотуж-

Машиністи з Веренчанки



взводі полкової школи готували машиністів паровозів. Навчання давалось Івану дуже легко, бо мав уже дворічний досвід роботи на паровозі, тому й був кращим курсантом на цих однорічних курсах.

Поїзну практику взвод проходив у депо Москва-Сортувальна Московсько-Рязанської залізниці, а в службі паровозного господарства складали іспити й отримували свідоцтво на право управління паровозом. Новоспечених армійських машиністів скеровують на Забайкалля, де в Читі формувалася будівельний полк, який не мав відношення до залізниці. Машиніст сержант Гнідий доклав багато зусиль, щоб довести командирів доцільність свого призначення командувати відділенням солдатів, колишніх в'язнів, яких звільнили за амністією і скерували на будівництво промислових об'єктів. Нарешті його скеровують у роту тимчасової експлуатації неподалік монгольського кордону. “Тут, – згадує Іван Гнідий, – був збудова-

ки піднімати і ставити на рейки”.

Влітку 1955 року роту передислокують у Північний Казахстан для перевезення цілинного зерна на станцію Кокчетав. Сотні тисяч тонн зерна горіло в кагатах, з яких піднімався дим, як із шахтних териконів. Хто тоді цінував працю армійських батальйонів, які збирали урожай на цілинних землях? Після дворічних поневірянь армійської служби на паровозі демобілізація з війська стала для Івана сердечною радістю зустрічі з батьками та братом і, звичайно, з рідним колективом депо.

Замість депо – філармонія

Перший день навідин на підприємство приніс гірке розчарування – відділ кадрів запропонував Іванові роботу навіть не помічником машиніста, що було б логічно, бо з цієї посади його призвали в армію, а поїзним кочегаром. Іван Гнідий не стерпів такої

неповаги – покинув депо. Через декілька днів вступив на навчання в Чернівецьке музичне училище за класом баяна, адже мав неабиякі музичні здібності.

Після незначного часу навчання Іван Гнідий проявив себе як вокаліст, бо мав потужний баритон. Композитор Степан Саботаш, прослухавши його вокал, скерував у філармонію в творчий колектив на роботу. “Мені стало дуже соромно від такої пропозиції, – говорить Іван Іванович. – Я машиніст, а буду розважати на сцені своїм співом глядачів, а в антрактах та репетиціях думати про роботу на паровозі”. Іван попрощався з музичною творчістю, знайшов все ж роботу машиністом на Нелипівському цукровому заводі, що мав під'їзну колію на ст. Ларга. Це був старенький паровоз ЕМ, у якому Іван знав кожен вентиль парових трубопроводів, кожен болт, а бандажі колісних пар від удару молотком дзвеніли йому, як звуки баяна. Іван Гнідий знову опинився в стихії юнацької романтики паровозного машиніста. Невдовзі він створив на підприємстві колектив художньої самодіяльності, який відвідував у вільний від роботи час і очолював упродовж чотирьох років.

Маневрова робота не менш відповідальна, ніж поїзна

Довідавшись у 1960 році, що в обертовому депо Стефанешти потрібен машиніст, Іван Гнідий відразу перевівся туди на роботу, хоча це депо було в структурі паровозного депо Чернівці. Він мав змогу проявити себе в поїзній роботі. Дільниця обслуговування тут була надзвичайно важка через складний рельєф місцевості. Нелегко було підібрати машиністів для такої роботи. Однак машиніст Іван Гнідий працював стабільно, доводячи насамперед собі, що вміє грамотно водити поїзда, та ще й на затяжних спусках колії.

У середині 60-х років у депо виникла нагальна потреба в машиністах тепловозів. Іван Іванович закінчує тримісячні курси машиністів тепловоза, екстерном складає іспити, демонструючи фундаментальні знання будови тепловоза, електричних схем. Із цих пір він постійно самовдосконалюється. Іван Гнідий швидко і краще за всіх освоїв тепловоз ЧМЕ-3.

Працював Іван Іванович і на маневровому локомотиві ст. Чернівці-Південна, на яку надходили вагони з будівельними матеріалами для міста. Помилується той, хто вважає, що маневрова робота менш відповідальна, ніж поїзна.

Дружина Олександра теж залізничниця – працювала начальником пасажирського поїзда. Її портрет – кращого керівника поїзної бригади провідників – багато років поспіль прикрашав дошку пошани у вагонному депо.

Брати-машиністи Іван та Григорій Гніді мали високий професійний авторитет у колективі депо, були прикладом у своїй сумлінній роботі для молодих робітників. Вони гідно пронесли через своє життя високу честь залізничника, залишивши добру пам'ять по собі у депо як висококваліфіковані механіки, які віддали чимало років праці залізниці.

Сьогодні вже третє покоління уродженців славної Веренчанки працює в депо, продовжує традиції залізничної справи. Це – машиністи Ярослав Єремій, Анатолій Джуран, Василь Ревуцький, слюсарі Віктор і Юрій Резанови, Дмитро Свіщ. Вони – зразок самовідданої роботи, якою завжди відзначалися залізничники.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст, м. Чернівці.

На фото: машиніст Іван Гнідий, 1976 р.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАШАК
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 Андрій КОСЮРА.....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 38 694.
Замовлення 248.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, 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. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.