

Світ на схилі літ стає милішим, бо це та щедра пора, коли людина знає ціну всьому, коли приходять час спогадів про прожиті й пережиті. До цього висновку приходиш, коли зустрічаєшся зі сивочолими ветеранами, із якими пліч-о-пліч працювали не один десяток років у кабінах локомотивів, ділячи порівну радість успіхів у роботі, а іноді й гіркоту невдач – бо таке наше життя. І в роках, що минули, є такі, що надовго закарбувалися у нашій пам'яті.



– доброзичливо мовив, тиснувши руку Івану: “Що ж, синку, ти залишаєшся залізничником, а паровоз хай здійснить твої подальші життєві мрії”.

У паровозному депо особливих проблем не виникло. Івана призначили поїзним кочегаром на комсомольсько-молодіжний паровоз Л-0939 у бригаду старшого машиніста Леоніда Яковкевича. Так розпочалася романтика його далеких доріг. А дороги дійсно були неблизькі, бо якраз 1961 року чернівецькі машиністи розпочали водити поїзди на подовженій дільниці Чернівці–Окниця на відстань 170 км. У депо якраз прийшли більш потужні паровози серії Л, і це дало змогу збільшити вагу поїздів до 1800 тонн.

Після військової служби Іван Мардарійчук знову повернувся до роботи на паровозі, тепер уже в якості помічника

змогу вже у 1972 році отримати ІІ-й, а згодом і І-й клас. Молодий амбітний механік у пасажирському русі не поступався старшим колегам щодо утримання тепловоза, систематичного заощадження дизпалива, введення поїздів, що запізнювалися, у графік руху. Завдяки старанням бригади Мардарійчука тепловози ТЕ-7 087 та ТЕ-7 109 були серед кращих у пасажирському парку депо. А за результатами роботи під час 9-ї п'ятирічки Іван Ілліч був нагороджений орденом “Трудова слава” ІІІ ступеня.

Окрім виробничої, він вів активну громадську роботу в молодіжній організації: спілчани обрали його членом профкому, де він тривалий час очолював комісію зі спортивно-масової роботи, організовував спортивні змагання і сам брав у них активну участь.

Прислужився Іван Мардарійчук і громаді Чернівців, адже чотири скликання представляв інтереси виборців у міській раді. Мікрорайон Калічанка, де переважно мешкають залізничники, одностайно підтримував його кандидатуру на виборах.

Варто зауважити, що кандидатура машиніста Мардарійчука в той час була погоджена в правоохоронних органах на дозвіл водити поїзди, якими подорожу-

Мардарійчука.

– Це був 1972 рік, я був учасником зустрічі молодих машиністів у ЦК комсомолу в Москві на День залізничника, де були представники всіх залізниць СРСР (на фото у центрі). Тоді міністр Борис Бещев вручив усім молодим механікам локомотивів іменні годинники.

Я багато років знайомий із родиною Мардарійчуків, дружина Івана Ілліча Анна Василівна, незважаючи на зайнятість на роботі майстром виробничого навчання в одному з чернівецьких профтехучилищ, є опорою в сім'ї. Вона створювала чоловікові належні умови для успішної роботи, бо домашній затишок перед поїздками – це гарантія безпеки руху, за яку відповідає машиніст.

Подружжя Івана та Анни Мардарійчуків уже 45 років іде спільною життєвою стежиною, виховало сина й доньку, які вже мають свої сім'ї.

Чим живе сьогодні ветеран, адже минуло вже 16 років, як вийшов на заслужений відпочинок?

– Хоч здоров'я дещо підупало, усе ж таки навідується у спортзал “Локомотив”, навіть могу зіграти один сет у волейбол. Відверто кажучи, ще цілком не усвідомив

Нелегка романтика доріг Івана Мардарійчука

Мабуть, у кожному трудовому колективі є люди, прізвища яких відомі широкому загалу, і не важить, якої вони професії: машиністи чи слюсарі, колійники чи зв'язківці. Головне, що своєю сумлінною працею вони утримують техніку й обладнання в належному технічному стані, а це сприяє виконанню завдань, які необхідно нагально вирішувати в нелегкому сьогодні.

Нещодавно в мене відбулася зустріч із колегою – машиністом Іваном Мардарійчуком, прізвище якого свого часу (у 70-80-х роках) голосно звучало не тільки в локомотивному депо Чернівці, але й у місті загалом.

Іван Мардарійчук народився в мальовничому селі Ясени, у прикарпатській частині буковинської Сторожинеччини. Назва села нагадує прекрасну пісню “Ясени, ясени”, яку написав буковинський поет Михайло Ткач. Іван виріс у багатодітній сім'ї сільських трударів, де виховували п'ятьох дітей. У таких сім'ях діти рано дорослішають і стають помічниками батьків у щоденній домашній праці.

Такий юначий гарт Іван отримав у своїй родині та середній сільській школі, де очолював волейбольну команду, яка неодноразово здобувала перемоги на районних та обласних змаганнях.

Узагалі волейбол зіграв, мабуть, найголовнішу роль у його подальшому житті. Закінчивши у 1959 році десятирічку, Іван Мардарійчук розпочав навчання в залізничному училищі – у групі бригадирів з поточного утримання колії.

– Мій вибір стати залізничником не був випадковим, – згадує Іван Мардарійчук, – бо з дитинства я мріяв про паровоз, але того року не було набору в групи паровозників, тому й вирішив вивчати колійну справу.

Після закінчення училища він розпочав своє трудове життя монтером у Чернівецькій дистанції колії. Міцної статури, фізично здоровий юнак сумлінно працював на колії. Але проходив поїзд, і нудьга гнітила його серце. Паровоз – ось його робота і покликання. Та ще й хлопці, із якими навчався в училищі, уже працювали на паровозах і щоразу на перегонах вітали гудками Івана, коли проїжджали місця, де тривав ремонт колії...

Так збігло чотири місяці роботи монтером колії, коли зовсім випадково дізнався,



машиніста він професійно керував стоке-ром, забезпечуючи безперервну подачу вугілля в топку паровоза, що прямував до Окниці та у зворотному напрямку. У складі молодіжних паровозних бригад Іван Мардарійчук брав участь у трудовому суперництві на кількість проведених “великоваговиків” та економію вугілля. Якраз економія цілком залежала від умінь помічника машиніста вести опалювальний процес у топці паровоза. Іван Мардарійчук досконало володів цим фахом, був переможцем змагань серед паровозних бригад на паровозах “Л”.

У середині 60-х років у депо прийшли перші тепловози ТЕ-3. Помічників на ці локомотиви не вистачало, тому Іван пішов учитися на короткотермінові курси при депо і згодом перейшов на тепловоз, а через чотири роки його скерували на курси машиністів тепловоза, і вже влітку 1970 року він успішно склав іспити та отримав “Право управління машиніста тепловоза”.

За два роки роботи у вантажному русі Іван Мардарійчук набув хорошого досвіду, став майстерним тепловозником, що дало

вали партійно-урядові делегації Болгарії та Румунії. Це зокрема був поїзд №59/60 Софія–Москва, яким полюблив їздити керівник соціалістичної Болгарії Тодор Живков.

Якось я запитав Івана Ілліча, як почував себе машиніст в таких поїздах?

– Було відчуття особливої відповідальності, а ще – хвилювання та скутість, бо в таких рейсах у кабіні машиніста завжди знаходився співробітник КДБ, який уявлення не мав у нашій роботі. До того ж цей поїзд постійно на 30-40 хвилин перетримували митники й прикордонники, а здати його на Молдавську залізницю треба було за графіком. На щастя, відсутність попереджень про обмеження швидкості на дільниці прямування дозволяла компенсувати запізнення.

Свій професійний шлях гідно пройшов класний машиніст Іван Мардарійчук. У його трудовій книжці 54 записи – подяки, премії, нагороди за сумлінну працю.

– Які події в житті запам'яталися ветерану за період 40-річної праці на залізниці? – запитав при зустрічі Івана

цього, бо часто зустрічаюся з молодими колегами-машиністами, яким дав путівку у професійне життя. Їх нині набереться добрий десяток, а я радію з того, що вони вже самостійно водять поїзди. Проживаю неподалік депо і з балкона своєї квартири бачу панораму території рідного підприємства, – каже Іван Ілліч. – Щоб не нудьгувати, на дозвіллі тримаємося ближче до молоді – живемо разом з онуком Микиткою, який навчається у Чернівецькому університеті, а у вільний час допомагає нам по господарству.

Відлетіла молодість на крилах швидкоплинного життя, та молодеча статура, бадьорий суворий голос Івана Мардарійчука і сьогодні нагадує, що у свої зрілі роки він був справжнім лідером у колективі, залишив добрий слід у депо й на залізниці, бо в ту професію, яку обрав у житті, вкладав душу.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст, м. Чернівці.
На фото (вгорі): машиніст Іван Мардарійчук, 2012 рік.