

Швидкоплинною рікою часу збігає наше життя. Хотілося б повернутися в роки молодості, коли час ще не торкнувся наших облич і душ. Але все залишилось у наших споминах, де згадується дитинство, трудовий шлях, сімейне життя. Нічого вже не можна повторити, але, мабуть, це і є мудрість людського існування – кожен повинен пройти через труднощі і втрати.

Гортаю і я час від часу разом зі своїми ровесниками-машиністами уявну книгу спогадів про свої дні, наповнені звичайною працею на паровозах, а потім і тепловозах, що прошуміли, як рвучкий вітер, разом із поживклим осіннім листям.

було у нас ще попереду. Паровози ще виконували поїзну роботу на всіх дільницях Чернівці–Коломия–Окниця–Вадул-Сірет.

Навесні 1967 року групу у складі п'ятьох осіб скеровують до Львова у дортехшколу на курси машиністів паровоза. Це були

в одному будинку. Обурені після такої інформації інструктора, крокуючи додому, вирішили, що будемо готуватися самотужки, щоб екстерном здати іспити в локомотивній службі залізниці й отримати "Право управління паровозом".

Сіли ми з Григорієм за технічну літературу та інструкції. У ті часи вимоги до знань машиніста були надзвичайно жорсткі. Треба було знати "Правила ремонту паровоза" від норм зношення буксових підшипників до золотникових дисків та поршнів парової машини і навіть допустиму товщину листів топки, хоча машиніст на шляху прямування таким ремонтом не займався. А

паровозних машиністів. Присутній заступник з експлуатації Микола Грабович пообіцяв керівнику депо і нам через місяць перевести на посади машиністів, однак цей місяць затягнувся на рік. За цей час ми закінчили вечірню середню школу. Попереду були райдужні мрії романтичної роботи машиністами за реверсом паровоза. Щоправда, ми вже не кидали вугілля в топку, бо пасажирські С^у перевели на нафтове опалення, і треба було не менш вправно користуватися форсунками, якими мазутна суміш подавалася в топку.

Літо 1968-го було для нас знаковим – ми вперше стали за ре-

Потужні дизельні локомотиви давали змогу водити поїзди вагою 2500-3200 тонн. За п'ять років ми набули належного досвіду в обслуговуванні тепловозів та в управлінні автогальмами довгоскладових вантажних поїздів.

На початку 1980-го року в депо виник дефіцит пасажирських машиністів. І знову партком опускав "шлакбаум" перед класними машиністами, не даючи їм змоги працювати з пасажирськими поїздами. Якась незрозуміла логіка існувала тоді: машиніст має бути комуністом, майстер – комуністом, бригадир – комуністом, і навіть старший нарядчик локомотивних бригад теж була партійною.

Незважаючи на партійний прес, Григорій Гнідий все ж таки пробився в пасажирську колону. Останні десять років роботи водив пасажирські та швидкі поїзди на дільниці Вадул-Сірет–Львів та Чернівці–Івано-Франківськ–Окниця.

Він був щасливий, бо посправжньому був закоханий у професію машиніста. Його легка, привітна вдача, вдумливий підхід до роботи завжди приваблювали молодих помічників, яким легко працювалося з ним, бо відчували його багаж технічних знань та досвід, завдяки цьому він виховав добрий десяток машиністів.

Успішна робота машиніста багато в чому залежить від сім'ї – якщо родина живе у злагоді й порозумінні, то машиніст із душевним спокоєм їде в рейс. Сімейній злагоді сприяла дружина Любов Ксенофондівна, яка створювала затишок у квартирі перед рейсами чоловіка. Григорій Іванович разом із дружиною виховали доньку Наталю, яка закінчила з відзнакою Чернівецький національний університет, зараз викладає хімію в комерційному коледжі. Його сім'я була зразком взаєморозуміння, взаємоповаги та доброзичливості для колега-машиністів. Міцна, незрадлива дружба чоловіків переносилась у сім'ї. Дружба родин Валентина Кидалова, Миколи Прокоп'юка, Олександра Черняхівського, Олександра Ковальова, як і автора цих рядків, сприяла нашій успішній роботі та успішному подоланню різних життєвих проблем. Прикро, що сьогодні нас залишилось тільки двоє. Уже пройшло більше восьми років, як Григорій Іванович відійшов у кращий світ. Спогади про наше спільне минуле ще й досі колють серце...

Машиніст Григорій Гнідий віддав залізниці 40 років сумлінної праці, трудився з почуттям громадянського обов'язку, постійно вчився, удосконалювався, пройшов життям чесно і правильно, як колись акуратно і грамотно водив поїзди.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ, колишній машиніст, м. Чернівці.
На фото: другий зліва – машиніст Григорій Гнідий, поруч із ним третій зліва – машиніст-інструктор Садовніков. Фото 1977 року.

Пам'яті машиніста Григорія Гнідого: ЖИТТЯ ЯК ОДИН НАПРУЖЕНИЙ РЕЙС

... Поїзні кочегари та помічники машиністів паровозів десятиріччями не випускали з рук вугільних лопат, забезпечуючи паровозний котел водяною парою, що приводила в рух колеса парового локомотива. Це була виснажлива праця – у поїздах доводилося перекидати в топку більше 15 тонн вугілля.

Мій друг Григорій Гнідий теж пройшов через паровозні випробування, аж поки не став класним машиністом тепловоза. Григорій народився в селі Веренчанка, яке відоме не тільки своїми садами та ставками, а й тим, що воно дало залізниці найбільше машиністів, ремонтників, колійників та руховиків. Веренчанку перетинає залізнична гілка Чернівці–Тернопіль, якою щоденно мчали та й сьогодні мчать поїзди. Саме тому серед веренчанських юнаків не бракувало охочих працювати на залізниці.

У 1951 році Григорій став учнем залізничного училища, щоб здобути професію паровозника, до того ж був старостою групи. Старший брат Іван на той час вже закінчив навчання у цьому училищі і працював у депо. Але він частенько навідувався в училище і не давав Григорію розслабитися у навчанні, і врешті молодший брат здобув фах помічника машиніста. А влітку 1953-го він розпочав поїзним кочегаром свою трудову стежину в паровозному депо Чернівці. Усі починали з цієї посади, згодом ставали помічниками машиніста, а через десяток років і машиністами.

Початок 60-х років... Позаду – військова служба, ми знову на паровозах кидаємо вугілля в паровозні топки, паралельно з роботою вечорами навчаємося у школі робітничої молоді, де уроки проходилися і вдень, і ввечері. Навчання в школі було підлаштоване під поїзну роботу. Чи важко нам було? Ні, неважно, бо ми були молоді, енергійні і хотіли одержати середню освіту, яка відкривала нам дорогу до нових знань про тодішні сучасні прогресивні локомотиви – тепловози. Однак усе це



хлопці з меншим стажем роботи та досвідом, хоча в депо повинні були дотриматися списків старшинства, враховуючи стаж роботи. А чому не дотримались – стало зрозуміло згодом. Одного дня після закінчення технічних занять я і Григорій підійшли до машиніста-інструктора Івана Скачкова, щоб з'ясувати ці дивні обставини відрадження на курси. Іван Якович був дуже порядним і справедливим чоловіком і пояснив: "Хлопці, ваші прізвища є в списку претендентів, у кадрах депо, однак ні кадровик, ні керівництво це не вирішують. Усе вирішує партком". Нам було вже по 30 років, до того ж ще й безпартійні, але з десятирічним досвідом роботи в опаленні паровозних котлів. Зазначу, що це – обов'язок помічника машиніста закидати вугілля в топку таким чином, щоб не зашлакувати шар вугілля, що горить у топці, на дільниці впродовж 100 км, а з пасажирськими поїздами й на всі 170 км. Ми жили з Григорієм

ще існував у ті роки "Справочник по безпеці руху в локомотивному господарстві", який щорічно оновлювали та видавали обмеженим тиражем і яким користувався здебільшого ревізорський апарат. На іспитах основні питання з безпеки руху були з цього довідника. Нам допоміг Іван Скачков: він мав примірник довідника, який ми вивчили разом з іншою літературою.

Для самопідготовки ми використали свої відпустки і вже через два місяці склали попередні іспити депо-комісії.

І ось у червні 1967 року група зі шести осіб у супроводі машиніста-інструктора Василя Петровича Бражнікова вирушила до Львова в управління залізниці, де нас екзамінували. Екзамен був жорстким, і тільки ми два з усієї групи склали цей іспит. А наступного дня ми з Григорієм прибули в кабінет начальника депо Миколи Дмитровича Устименка і доповіли про свою причетність до когорти

верси і повели свої перші вантажні поїзди на паровозах ЭР. Мудрий, високоерудований інструктор Іван Якович Скачков по-батьківськи опікувався нами у перших поїздах. До речі, син Івана Яковича Віктор теж згодом працював інструктором, тепер він машиніст депо Львів-Захід.

Прошло два роки, залізниця переходила на тепловозну тягу, механіків на ці локомотиви бракувало. У листопаді 1970 року ми приїхали в дортехшколу на дев'ятимісячні курси перекваліфікації на машиністів тепловоза. Мудрі педагоги Євген Яншин, Геннадій Муравін, Борис Подачов, Євген Гаркін, Борис Глиняний передавали нам свої знання і досвід тепловозної справи. А вже у червні 1971-го ми знову в рідному депо і працюємо на тепловозах ТЭЗ, якими водили поїзди до Окниці. Це були незабутні роки нашого професійного становлення в новій якості – тепловозних машиністів.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дортпрофсоз
Ресурсна свідомість
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Коректор
Андрій КОСЮРА.....226-32-03
Кореспонденти:
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Тетяна БАЛЛА.....226-59-27
Оксана ЛОЖ.....226-36-23
Лілія ХОМИШИНЕЦЬ.....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 36 966.
Замовлення 1734.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Галина Квас, Олександр Гершуненко, Андрій Косюра.

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".