

Ветеран транспорту Микола ГАВУРА:

“Кожен має від Бога своє призначення. Мені судилося стати залізничником”

Із залізницею Микола Гавура пов'язаний з 1958 року. Загалом він пропрацював на залізничному транспорті понад 49 років, нагороджений знаком “Почесному залізничнику”, має звання “Заслужений працівник транспорту України”. Але долю людини не відобразиш короткими записами у трудовій книжці. Якщо говорити про життя, то Микола Йосипович пережив стільки подій, що їх із надлишком вистачило б не на одну долю.

Народився Микола у селі Терятин Грубешівського повіту Підляшшя, нині це – територія Польщі. На початку 1945 року його сім'ю у ході операції “Вісла” депортували до Запорізької області. На новому місці родина зустріла голод та розруху. Велике щастя, що батько був майстром-чоботарем, а мама спромоглася зберегти і вивезти швейну машинку “Зінгер”. Саме це й дозволило їм не вмерти з голоду. Згодом потайки Гавури переселилися на Рівненщину, де Микола закінчив семирічну школу. Якимось у руки йому потрапив уривок газети з оголошенням про прийом до Київського електромеханічного технікуму. Можна сказати, що з цього оголошення почалася його залізнична кар'єра.

Після закінчення технікуму він отримав скерування на роботу до Комі АРСР. Підприємство, куди потрапив молодий спеціаліст, мало лише номер, його не було навіть на малі залізниці. Залізничники тут обслуговували 46 таборів, в'язні яких працювали на лісопосадках. Жили у маленькому селищі, де зі 49 осіб дорослого населення не було жодного, хто б не побував у тюрмі. “Приїхало нас двоє, молодих спеціалістів. Живи і працюй, як хочеш, до того ж у селищі ані магазину, ані їдальні. Але ми вижили. Людина, як засвідчив мій життєвий досвід, може призвичаїтися до найтяжчих обставин. Щоправда, одні витримують, а інші – “ламаються”, – згадує ветеран.

Вибратися з цих країв вдалося лише завдяки призову до армії. Пропонували відстрочку, та він відмовився, відслужив 3 роки у радіовзводі в Білорусії. Сталося так, що їх командира відправили служити на Кубу, і два роки Микола був на офіцерській посаді. Там же в армії закінчив курси офіцерів запасу та отримав звання молодшого лейтенанта. Під час навчання в Інституті інженерів транспорту це йому суттєво посприяло, бо мав вільний день, коли решта його однокурсників вчилися на військовій кафедрі. Але часу й так бракувало: Миколу Гавуру обрали головою профкому інституту, а крім художньої самодіяльності і спорту, він мав ще чимало різноманітних “навантажень”. Посада голови профкому давала привілей вільного відвідування занять, але не більше, тому червоний диплом він здобув чесно.

“Під час роботи у Вірменії не мали часу дивитися на годинник”

Свого часу Миколі Йосиповичу довелося попрацювати у Вірменії. Сюди після катастрофічного зем-



летрусу зі всього Радянського Союзу скерували спеціалістів-залізничників. Наприкінці 1988 – на початку 1989 років йому довелося керувати вантажним напрямком Єреван–Леніканан. Перше від'їздення виписали на три тижні, але у підсумку воно розтяглося на півтора місяці. У Вірменії тоді загинуло 25 тисяч осіб. Залізничники надовго запам'ятали сумну обставину того часу, про яку не повідомляли газети. Столярні цехи Вірменії та сусідніх республік Союзу терміново переключили на виготовлення домовин. Цим скорботним вантажем були заставлені величезні майданчики на залізничних станціях.

Згадуючи ці гарячі дні, Микола Йосипович розповідає: “Замовлень на вантажі надходило дуже багато, і всі – першочергові. Щодобово о двадцятій годині доповідав у ЦК компартії Вірменії про хід приймання та відправлення вантажів. Навантаження було таке, що не мав часу на годинник глянути, головне бажання – встигнути виконати роботу”.

На залізниці практично відсутнє поняття про чітко регламентований робочий час. “Не раз доводилося спостерігати, як після навчання до нас приходять група молодих спеціалістів, – продовжує ветеран, – і зовсім не факт, що всі ці 30-40 молодих людей стануть

залізничниками. Жорсткий режим роботи сприймає далеко не кожен. Наприклад, за тридцять років роботи я практично не знав, що таке вихідний у суботу чи неділю. Додому мені майже не телефонували, бо знали, що я весь час на роботі. Мені поталанило, що дружина теж залізничниця, інша, мабуть, не витримала б такого життя. Та, слава Богу, я пишаюся своєю сім'єю.

Маю двох дочок, онука та онучку. Одна з дочок ще незаміжня, на особисте життя, мабуть, не має часу, – сміється Микола Йосипович. Закінчила іноземну філологію, пропонували залишитися на кафедрі з перспективою вступу до аспірантури. Відмовився і піш-

Керівництво залізниці та президія дорожнього комітету профспілки щиро вітають колишнього начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень – заступника начальника залізниці, ветерана залізничного транспорту

Миколу Йосиповича ГАВУРУ

із 70-річчям!

Багатий професійний досвід, життєва мудрість, почуття відповідальності, вболівання за роботу залізничної галузі принесли Вам, шановний Миколо Йосиповичу, заслужений авторитет серед колег та краян. Вас знають і цінують як професіонала, людину наполегливу і сумлінну, з умінням успішно йти до високої та благородної мети. Виробничі досягнення дирекції були результатом Вашого вмілого керівництва, організаційних здібностей, творчих пошуків та відданості роботі. Зроблено чимало добрих справ, Вам є що згадати, і багато людей відгукуються про Вас добрим словом, із повагою та шаную.

Тож у день Вашого ювілею щиро бажаємо, щоб усе корисне і хороше, зроблене Вами з душею та натхненням, поверталось Вам сторицею. Зичимо й надалі залишатися енергійним і невтомним, завзятим і неспокійним душею, щирим і турботливим, щедрим на тепло душі.

Хай доля і далі дарує Вам світлу радість, сімейні гаразди, незрадливу удачу, вірних і надійних друзів. Міцного Вам здоров'я, щастя, наснаги, родинного тепла і Божої ласки!

лі, при взятті Тернополя четверо осіб були нагороджені званням Героя Радянського Союзу. Є навіть хронікально-документальний

фільм про звільнення міста. Кожна людина, переконаний Микола Йосипович, від народження має якесь покликання від Бога.

