ПЕТРО МЕДВІДЬ:
«НА ДОРОЗІ ВСЯКЕ ТРАПЛЯЄТЬСЯ»

Якось вже заведено в газетярів, що про людей певних професій часто пишуть з нагоди професійних свят. Безумовно, день голосування на президентських виборах зробить малопоміченим День автомобіліста і дорожника, в числі вони збігаються. Але ж таки написати хочеться саме про людей шоферської професії. Вибори вже всім набили оскому. До речі, без водіїв вони теж не обійдуться: комусь треба буде відтарабанити протоколи з бюлетенями в окружну виборчу комісію.

Автопарк корпорації «Зоря» добре відомий своїми славними трудовими традиціями. Про багатьох передових водіїв потужних КАМАЗів, КрАЗів і менш потужних вантажівок не раз писали тиражки й районна газета. Портрети багатьох заносили на дошки пошани, нагороджували славних перевізників врожаїв цінними подарунками. І цілком заслужено. Але якось абсолютно випали з цієї когорти водії службових легковиків. Не ті вантажі перевозили, мовляв, тільки те й робили, що мотались по дріб'язку всякому по відрядженнях та начальство возили. У мене теж донедавна існував у певній мірі такий же стереотип. А зламати його мені допомогло почуте в розмові з ветераном автопарку Петром Кириловичем Медведем. Петро Кирилович до всього виявився носієм цікавих фактів з історії становлення господарства. І було б жаль, якби його спогади не лягли на папір...

Бабитова заливка

– У своїй книзі спогадів В.А.Плютинський згадує загальні збори колгоспників, на яких його обрали головою. Проходили вони на початку січня 1951 року в будинку культури Клеваня-1. Він ще згадує, що двоє колгоспників спочатку за нього не проголосували. Так от, мені тоді було 19 років і я був учасником тих зборів, навіть добре пам'ятаю отих двох чоловіків. Ніякого історичного значення, це, звичайно, не має – розпочав свою розповідь Петро Кирилович.

З діда-прадіда він місцевий, сморжівський. Жив у юні роки відповідно на Сморжівських хуторах. Що буде таке село Зоря, ніхто і гадки не мав.

В тодішньому колгоспі ім. Ворошилова була лише одна вантажна машина, так звана полуторка.

– Першим і єдиним на той час шофером був Віталій Максимчук – продовжує Петро Кирилович. – Голова спочатку їздив від бригади до бригади кіньми, а потім з'явився у нього справжній технічний «шедевр» – мотоцикл ІЖ-49, без коляски. Якщо мотоцикл обпертий об хату Якова Кіянця, в якій кілька кімнат він здавав під колгоспну контору, – значить голова на місці. Всі знали. А мені, юнакові, ну страшенно хотілося стати шофером, запах бензину і вихлопних газів здавався найкращим за усі запахи на світі. І ось разом з Льоньою Шкіндером ми підрядилися до Віталія в стажери. Машина та тільки корбою заводилась. Ремонтували її самі, навіть мотор. Пам'ятаю неможливо було дістати вкладиші. Робили бабитову заливку. Я собі задумав завести щоденник ремонтів. Потім він мені став у пригоді, коли забрали в армію. А перша моя самостійна їзда скінчилася для мене плачевно. Віталій Максимчук вперше довірив мені кермо, щоб я загнав полуторку у клуню (був такий «гараж»). І я в'їхав прямо у Кіянцеву браму, погнув переднього бофера, з переляку втік і заховався в пшениці. Звідтіля довго ще визирав, чи стоїть біля хати мотоцикл...

В армії Петро потрапив служити в авіацію, на саратовський аеродром. Термін служби мав скласти 4 роки, відслужив три з половиною: вийшов відповідний указ. Так, у 56-му повернувся додому. Але ще під час проходження строкової служби 9 місяців навчався в армійській автошколі. Потрапити туди було нелегко. Відбір був жорстким. Допомогло, що він – відмінник бойової і політичної підготовки і... отой щоденник ремонтів, який прихватив з собою в армію. Лейтенант, «покупець» майбутніх шоферів, встояти під таким аргументом серйозності намірів солдата не зміг...

– Та взяв би він мене, чи ні, – каже Петро Кирилович, – я вже сам добре знав, що все рівно буду шофером. Одного разу, коли був вдома у відпустці, в хату навідались Володимир Антонович Плютинський та керуючий тваринництвом Григорій Дмитрович Епік. Розпитали, як служба і не забули сказати: «Відслужиш – повертайся в колгосп, будеш працювати шофером».

Я знав, що з водіями – дефіцит. Сам голова часто їздив на полуторці, навіть буряки відвозив з поля у Клевань на бурякоприймальний пункт.

Як ми зговорилися з Пурасом

– Після демобілізації я побачив, що «технічний прогрес» в колгоспі за час моєї відсутності зробив помітні кроки вперед. Крім вже згаданої полуторки, в артілі з'явилося ще аж дві вантажівки ГАЗ-51. Однак вільної водійської вакансії не виявилось. І я пішов працювати в цех по розпиловці лісу Клеванського лісгоспзагу. В ньому ще наші зорянські дівчата обліковцями працювали – Катя Льонт, Валя Трачук. Я сподівався влаштуватися шофером в автопарку ЛГЗ. Але і там не було вільних машин. А ходив я на роботу повз колгоспної контори. І тут мені кажуть, що артіль одержала новий ГАЗ-51. З'явився у ту пору в колгоспі і перший легковик: ГАЗ-67, прозваний в народі «бобиком». Шофером на ньому працював Льоня Куклевський. Він, по-суті, перший водій службової машини В.А.Плютинського. Льоня каже мені по-секрету: «Іди до нас на «газона», а то мене голова заставляє на ньому робити». Так я став колгоспним шофером. В той час один старіший «газон» ремонтував теж один з перших наших водіїв – Іван Замченко. На новому ГАЗ-51 я часто їздив з секретарем парторганізації І.Л.Пурасом. Дуже, скажу вам, технічною він був людиною. І ось ми втрьох у голови в кабінеті: Пурас, Замченко і я. Замченко й каже: «Все, ремонт закінчив. Перебрав машину від болта до гайки. Може Петро приймати. І тут Пурас сказав: «Ну то як перебрав, добре її тепер знаєш, то давай і далі на ній працюй. А нового «газона» віддамо Петру». «Правильно, Іване Лаврентійовичу», – підтримав голова.

Отак я з нальоту одразу одержав новий автомобіль. І якось так у долі склалося, що весь час потім працював на нових машинах. Сам часто їздив їх отримувати, де тільки не був: на автозаводах у Горькому, Ульяновську, Ризі навіть в Азербайджані. Перший бортовий «УАЗ», який надійшов на консервний завод – теж «мій».

Мої перші трудодні

– У мене вдома тривалий час зберігалася брошура, у якій йшла мова про дві зорянські сім'ї: мою і Леоніда Шкіндера. На жаль, та книжечка десь пропала. Так от, в ній говорилося, що ці дві сім'ї заробили найбільше трудоднів. І це було не дивно. Тоді в колгоспі працювали мої батько, матір, 2 сестри і я. Схоже було і в Леоніда. За перший рік мені нарахували аж 860 трудоднів. А як так могло бути?

Без перебільшення – водії працювали вдень і вночі. І вважайте за символічну плату. Які там в ті часи були заробітки! Але весело було працювати, їй-богу. Чи то по молодості... В колгоспі сіяли багато льону. А коли збирали врожай, вантажили його на машини і ми везли стебла на трасу Рівне-Луцьк, там дівчата розстеляли їх на дорожнє полотно. Робилося це, як правило, на ніч.

Хтось придумав цю унікальну «технологію». Льон розстеляли на кілька кілометрів від старої пошти до Клеваня-1 з метою, щоб по ньому поїздили машини. Жорсткі стебла м'ялися під колесами і це дуже полегшувало роботу по дальшій доводці урожаю до потрібної кондиції. Виставляли чергових на трасу, ті пинили машини і просили шоферів, щоб колесами помʼяли льон.

Ніхто нам не заважав цього робити. Даїшників на дорогах було мало, та і машин відповідно теж. Якщо хтось колись з автоінспекції і їхав трасою, то вже всі знали того інспектора в обличчя. Скільки там їх було! Не те що зараз, майже чи не за кожним кущем. І якщо вже зайшла за це мова, то хочу сказати, що дошкуляли водіям найбільше дільничні інспектори. Вони в ті часи до всього мали діло. Були такі в Клевані Можаєв, Кононов. Спинять вантажівку: «А ну дихни!». Це не тому, що так бідкались за безпеку руху. Думаю, що самі випити хотіли. От і «стріляли» на вибір, а раптом хтось із шоферів попадеться. З моїми колегами навіть траплялися по нинішнім міркам анекдотичні випадки. Якщо у шофера зранку було чути перегар, то міліціонеру можна було сказати, що вчора випив на весіллі. А той міг зауважити, відпускаючи з миром: «Дивися мені, хоч не похмелися!». У мене за всю мою майже 40-річну шоферську роботу не було випадку, щоб я за таке переживав. Завів для себе правило: якщо застілля, то вже ніякого керма.

А взагалі у ті часи шоферська професія вважалася дуже почесною. Це все одно що інженер на селі. Машини дозволяли забирати на ночівлю додому. Траплялося, у нічний час хтось прибігав, будив шофера: «Жінка народжує! Відвези в Клевань!». В таких випадках в будь-кого не треба було просити дозволу, щоб використати вантажівку не за призначенням...

Пізніше мені довелося працювати з будівельниками. За бригадами закріплювали вантажну машину. Так, разом з ними, я пройшов все будівництво консервного заводу, контори колгоспу (зараз там сільська рада), клубу с. Дерев'яне. Перевозив усіх перших директорів консервного. Часто виїздили в області на заготівлю сировини – яблук, огірків. Цілий «десант» постачальників спочатку висаджували, а потім забирали продукцію.

Водій голови

– За всю сорокарічну шоферську роботу 20 років я відпрацював на вантажівках, 20 – на легковиках.

Знову повернуся до книги спогадів В.А.Плютинського: «Хіба може будь-який поважаючий себе керівник забути своїх шоферів? Їх, протягом десятиліть, у мене було багато. Хтось у свій час на завжди міг витерпіти мої вимоги, але я знаю, що до мене вони завжди ставилися поважно, відчували, що возили не просто голову, а людину вкрай непосидючу, свого роду «ненормальну»...

Дуже вірно сказано. В автопарку колгоспу навіть ходив один такий жарт, – так би мовити, шоферський місцевий фольклор. Траплялися водії, які порушували трудову дисципліну. Таких викликали на засідання ради, позбавляли преміальних доплат і т.п. Так от, жарт був такий: «Легко відбувся! Направили б його на два місяця попрацювати шофером у голови – оце було б покарання!».

Частка істини у цьому жарті є. Володимир Антонович – не типовий керівник, а людина особлива, яка в роботі себе ніколи не жалкувала і повної самовіддачі вимагав він від підлеглих. Якби було не так, я переконаний, «Зоря» ніколи б не стала «Зорею». Для нашого колгоспу він став свого роду Петром першим. Ніколи не забуду, як всіх шоферів легкового парку якось у дворі контори вишикував у шеренгу і довго виховував нас, що водій завжди має бути охайним, завжди поголеним, при галстуку, машина його повинна блістіти, регулярно слід заносити в блокноти всі терміни техобслуговування. «Ви часто їздите і в обласний центр, у відрядження, навіть в Київ. І люди повинні бачити, що приїхали ви не з якогось задрипаного колгоспу, а з передового, солідного» – зауважив він. Одним словом, по-суті «вбивав» в наші голови ази культури. І дійсно зі мною відбулася дивна річ: вперше в житті я насадив тоді на сорочку галстука, а потім почав купувати їх регулярно.

Я став шофером голови після того, як з ним попрацювали Олександр Харкевич, Терентій Хомік. Робота ця не була простою. Володимир Антонович не терпить незібраності, нечіткості, неакуратності. Сам масу часу проводив у відрядженнях, отже автомобіль став для нього, по-суті другим домом. Він і сам класно водить машину.

У шоферів голови практично не було і немає вільного часу. Крім того, його робота пов'язана з багатьма делікатними обставинами і водій, який мимоволі є їхнім свідком, повинен мати велику внутрішню порядність. Про це не прийнято говорити, але сказати варто.

Класичним у цьому плані прикладом був водій Голишівського відділення Михайло Мазуркевич. Він возив керуючого відділенням М.В.Симонюка. Сидить Міша в УАЗику, куняє. На запитання: «А де Михайло Володимирович?» завжди слідувала одна і та сама відповідь: «А огонь його знає!». Хоч по всьому видно, знає він добре де керуючий. Подальші розпитування були просто марними.

Я пропрацював з Володимиром Антоновичем 10 років. І роки ці ніколи не забуду. Я бачив, як з року в рік міцніє «Зоря», як несамовито у всіх інстанціях «пробивав» голова кожну важливу справу. Значить і моя малесенька частка у цих справах є.

Працювали з Володимиром Антоновичем Юрій Куклевський, Василь Новак, Григорій та Ярослав Левчуки. Отакий за багато років утворився особливий «шоферський взвод». Всі вони вдячні йому, що багато поїздили по світу, хоча, повірте, дуже не легка ця робота. У всіх у нас, образно кажучи, почуття відповідальності «зашкалювало», а сорочка ніколи не була сухою. Як згадаю, скільки я одних кореспондентів перевозив, до сих пір, коли дивлюсь на представників преси, мене може й знудити.

І ще – я завжди з теплотою згадую всіх своїх колег по легковому парку. Це представники старшого покоління, крім названих мною, Олександр Біляк, Микола Бобровник, Леонід Шкіндер, Ярослав Ярмолюк, Степан Максимчук, з більш молодшого – Микола Пензель, Юрій Бобровник, Анатолій Дубінчук, Ярослав Слисюк та інші. На мою думку, шофер – це, свого роду, годинниковий майстер, це робота ювелірна. Бо дорога є дорогою і всяке на ній трапляється.

... Якось невдовзі після служби з армії я зустрів свою вчительку по Клеванській школі Варвару Семенівну. Запитала мене: «Ким працюєш?» «Шофером». «А я думала, що ти вже інститут закінчив, в школі ж непогано вчився!». Кажу – полюбив я цю роботу, і нібито в мене все в ній виходить, почали навіть у відрядження направляти, тільки малувато ще у мене життєвого досвіду. Подальші слова моєї вчительки я ніколи не забував: «Петре, я тобі так скажу: намагайся поможливості більше спілкуватися з розумними старшими людьми, прислуховуйся до них – дуже багато візьмеш для себе. Не спілкуйся з дурнями, з п'яницями і злодіями...».

Записав В.ПАРФЕНЮК.

Під час відрядження в Новій Каховці разом з директором консервного заводу А.Х.Естерманом.

Водії голови різних років разом: Юрій Куклевський, Григорій Левчук, Петро Медвідь.