

# Життя – як один день



Нещодавно ветерану праці Павлові Ковальчуку виповнилося 80 років



У трудовій книжці Павла Ковальчука всього два записи: прийнятий на роботу на Львівську залізницю в 1949 році та звільнений у зв'язку з виходом на пенсію в 1989. А ще вісімдесят сім подяк, безліч грамот та свідоцтв про раціоналізаторські пропозиції.

– Оглядаючись у минуле, можу сказати, що мені в житті таланило на добрих людей, – розповідає Павло Тимофійович. – Наша велика родина мешкала в Польщі під самим кордоном із Чехословаччиною. Йшов 41-й рік, німці почали лютувати, тому багато народу намагалося врятуватися від нового порядку в Чехословаччині, де окупаційний режим був досить м'яким. Я, чотирнадцятирічний хлопчисько, як своїх п'ять пальців, вивчив усі потаємні стежки на кордоні. Про це добре знали в селі. Невдовзі в нашій хаті з'явився німецький офіцер з перекладачем...

Після недовгої розмови, старшого брата Павла Тимофійовича разом з двадцятьма шістьма селянами арештувало гестапо. А недовзі відправили на роботу в рейх і самого Павла. Він потрапив до Австрії і за першої ж нагоди втік. Та добратися до дому не вдалося – у Відні його затримала залізнична жандармерія. Втікача добряче побили та передали до гестапо. Звідси було лише два

шляхи – розстріл або концтабір. З огляду на малий вік, його відправили в табір.

Там Павлові знову поталанило, бо місцевий лікар фактично врятував йому життя. Рятівник не хотів розповісти про себе, сказав лише, що після революції його батьки полишили Україну та перебралися до Австрії. Лікар ще й заплатив за хлопця 14 марок, аби того направили на роботу до хорошого господаря. Невдовзі Павло опинився у невеликому містечку. Бауер ставився до нього, на диво, добре, спочатку навіть працювати по господарству не давав, аби трохи від'ївся, бо дуже вже був худий. Навіть сварився, коли бачив, що Павло соромиться намастити хліба маслом.

Невдовзі війна закінчилася. Господар не раз пропонував Павлові залишатися в нього – хлопчина дуже нагадував йому сина, що загинув на східному фронті. Австріяк виявився старим солдатом, що воював із Росією ще у Першу світову війну, і розповідав про Галичину багато хорошого. Та хлопець твердо вирішив повертатися до Польщі, де залишилася мама і вся родина, яка складалася з дванадцяти братів та сестер.

Після довгого шляху пішки дістався до Угорщини. І тут знову потрапив до збірного табору і застряг на цілий місяць. Втім, Павлові знову поталанило промайнути повз пильне чекістське око. Йому ще не було вісімнадцяти, отже, в армію не взяли, натомість відправили до Польщі. Та в рідному селі на нього очікувало розчарування: всю сім'ю разом з іншими українцями в рамках операції "Вісла" виселили до України. Куди саме – ніхто не знав.

– Як я їх знайшов? Ой і не питайте, – згадує Павло Тимофійович. – Все розтяглося на довгі роки. Коли приїхав на потязі до Кіровограда, просто на вокзалі

побачив, що люди в Україні страшенно бідують. Їхали на дахах товарних вагонів із жалюгідними вузликами з такими-сякими харчами. Хто щось купляв, хто міняв речі. Командант станції порадив їти вчитися в ремісниче училище, де давали спеціальність, продуктові картки та спецодяг.

Так він став слюсарем-сантехником та отримав перше в житті місце роботи на Львівській залізниці. Було це в 1949 році. Невдовзі старанного парубка помітили та рекомендували йому продовжити освіту. Тож закінчив 10 класів та Львівський технікум залізничного транспорту. Скоро він став техніком-механіком і бригадиром цеху з підготовки внутрішнього обладнання пасажирських вагонів п'ятого парку. Роботи завжди вистачало, час летів, немов на крилах. Перед самою пенсією йому запропонували очолити бригаду, яка відставала у роботі. Як не намагався відмовитися, начальство наполягало. Тож Павло Тимофійович поставив жорстку умову – всі його розпорядження мають виконуватися беззастережно, а тих, хто продовжить пиячити, буде звільнено з роботи.

– Ви б бачили, які з тих пияків потім вийшли зразкові працівники, – сміється ветеран, – от що означає знайти ключик до людини! Коли треба було, могли трудитися день і ніч. На той час в бригаді трудилося майже 80 працівників різних спеціальностей.

Звідси його і проводжали на заслужений відпочинок. При цьому згадували здобутки та труднощі, яких завжди вистачало в житті. Та попри все, Павло Тимофійович всі свої вісімдесят років залишався справжньою людиною, цілеспрямованою та наполегливою. До речі, своїх рідних він таки знайшов у Тернопільській та Львівській областях.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

Свою 52-річну трудову діяльність Микола Іванович Соловей розпочав із помічника машиніста паровоза. Доводилося йому водити і сучасні тепловози, й електровози. Утім, залізниці Микола Іванович завдячує не лише справою свого життя, а й особистим щастям. Адже саме у поїзді Микола Соловей познайомився із дівчиною, яка стала його дружиною.

Народився Микола Іванович 1927 року в селі Яблучне Сумської області. Закінчити вдалося тільки шість класів, бо розпочалася війна. У 17 років хлопця призвали в армію. Спершу служив у резервному полку, а 1945 року перевели у військово-морські сили. На флоті Микола Іванович прослужив до 1952 року.

“Замість п'яти, мені довелося служити майже сім років, – пригадує Микола Соловей. – Після звільнення постало питання, що робити далі. Додому, в село Яблучне, повертатися не хотів, бо там можна було влаштуватися тільки у колгосп. А мені подобалося працювати



## “Залізниця подарувала мені кохану дружину й улюблену справу”

ти з технікою. Тому після армії відразу поїхав до свого дядька у Тернопіль. Родич працював начальником відбудовного поїзда”.

Дядько Миколи з розумінням поставився до бажання свого племінника і взяв його на роботу у відбудовний поїзд. Згодом Микола Соловей вступив у Львівську трирічну школу залізничного транспорту (так тоді називався Львівський технікум залізничного транспорту).

Саме під час навчання у Львові Микола Соловей і познайомився зі своєю майбутньою дружиною. Того дня він поїздом їхав додому на Сумщину, де мешкала його мати і сестра. Цим же поїздом їхала і вона. Молоді люди сподобалися одне одному. Ця зустріч стала початком романтичних стосунків. Згодом випускника-залізничника направили працювати до Казахстану на Карагандинську залізницю. А щоб відстань не зашкодила коханню, Микола Іванович приїхав у відпустку на Львівщину, і двоє молодих людей одружилися.

“Працював я на Карагандинській залізниці, але постійно хотілося до Тернополя, – пригадує пенсіонер Микола Соловей. – Повернутися вдалося тільки через 12 років. Мене перевели на Львівську залізницю, як тоді це, переважно, робилося, без права отримання житла”.

На Львівській магістралі Микола Соловей вивів пасажирські поїзди сполученням Шепетівка-Івано-Франківськ та Чернівці-Івано-Франківськ, а також поїзди приміського сполучення. 1982 року він вийшов на пенсію. Але не уявляв свого життя без залізниці. Тому влаштувався на підприємство “Ватра”, де ще 13 років пропрацював на маневровому тепловозі

ТГМК. 1996 року “Ватра” збанкрутувала, і пан Микола пішов на заслужений відпочинок.

“Мій трудовий стаж склав 52 роки, – каже пенсіонер. – Хоча, якби підприємство не збанкрутувало, гадаю, що я б і донині працював на тепловозі”.

Микола Іванович, захоплено розповідаючи про роботу машиніста, стверджує, що вона була не з легких, адже інколи за рейс потрібно було закинути в котел до 15 тонн вугілля, і не просто закинути – вугілля треба було поливати водою. Мокре воно краще горить. На тепловозах зовсім інша робота, тому працювати на новій техніці відчутно легше.

“Водити паровоз важче, ніж тепловоз, особливо вночі і взимку, коли видимість була обмеженою, – говорить пан Микола. – Паровоз на окремих ділянках дороги розвивав швидкість 80-100 кілометрів на годину, і треба було добре вдивлятися у темряву. А про світлофори в кабіні паровоза на той час ще ніхто й не мріяв”.

За весь час Микола Іванович не здійснив жодного смертельного наїзду. Щоправда, ведучи поїзд сполученням Івано-Франківськ - Шепетівка, “врізався” в табун коней, який перебігав через колію. Тоді загинуло двоє тварин. Також одного разу на колії лежав чоловік. Гальмування не попередило наїзд, і людина опинилася під локомотивом. Але для цього п'яного чоловіка наїзд закінчився хіба синцями і подряпинами на ногах. “Як він залишився живим, я й досі не збагну, – каже пан Микола. – Але я тишився, що він не постраждав”.

Дмитро ПЕЛИХ

Визначна подія відбулася в житті Чернівецького залізничного технікуму. У переддень Дня Перемоги на фасаді навчального корпусу встановлено меморіальну дошку на честь фундатора і першого директора училища Бориса Яковича Адаменка, який працював тут з 1945-го по 1990-й роки. Цей пам'ятний знак встановлено за кошти випускників училища. Ідею подали випускники старшого покоління, 1956-го року випуску, із вдячністю і глибокою шаную до цього чоловіка, який присвятив своє життя професійно-технічній освіті.

На Заході ще гриміли бої, а у звільненій від окупантів Україні вже налагоджувалося мирне життя. Ранньою весною 1945-го року 28-літній інженер-залізничник був направлений до Чернівців для організації професійного училища, яке б готувало фахівців-залізничників. Миська влада запропонувала будинок по вулиці Маловокзальній (тепер вул. Нікітіна), де до війни була гімназія для дітей румунських чиновників. Оглянувши аудиторії, де все було розграбовано та понівечено, молодий педагог зрозумів, що роботи тут буде чимало.

Бориса Адаменка призначили директором. Разом із педагогами і майстрами Батіним, Заславським, Кириченком, Заварзіним, Морозовим, Малкіним, які щойно повернулися з фронтів доріг він заходився закладати підвалини залізничного училища.

## Нелегка доля педагога...



Коллеги-педагоги ніяк не могли зрозуміти логіки високих чиновників. Однак, про це прекрасно знав сам Борис, хоча нікого не посвячував у свою таємницю. Річ у тім, що тоталітарний режим пильно контролював дітей репресованих батьків. Його батько Яків Іларіонович керував Дебальцівським відділком теперішньої Донецької залізниці. У 1937 році без будь-яких підстав був засуджений “триюкою”, а в 1938 році розстріляний. Реабілітований у 1956 році Донецьким обласним судом. Дамоклів меч недовіри і підозри висів над п'ятьма синами цієї сім'ї протягом двох десятиріч. Брати Бориса,

Володимир і Євген Адаменки пройшли з боями в діючій армії до Берліна, були фронтowymi офіцерами, проте в повоєнний час не змогли здобути вищої військової освіти, тому подалися в інститут харчової промисловості.

Після закінчення Харківського інституту інженерів залізничного транспорту 1941 року, Бориса Адаменка направили заступником начальника станції Шалакуша Північної залізниці. А вже в 1945 році – в Чернівці.

Перший випуск вихованців Чернівецького залізничного училища № 1 відбувся голодного 1947-го року. Помічники машиністів паровозів, слюсарі-вагонники отримали путівки в самостійне життя. Це були діти, які знали про війну не з розповідей, сироти, безпритульні, яких на навчання влаштовувала міліція. З цим “контингентом” нелегко було працювати, але молодий педагог знаходив підхід до всіх.

Борис Якович постійно намагався бути з учнями, разом долали труднощі, голод і холод. Мабуть тому, що негаразди переносили гуртом – жили дружно. За щоденними клопотами не помічав плину часу, турботливо опікувався своїми вихованцями. Він притягував їх до себе впевненістю, врівноваженістю та добротою. Сорок п'ять років Борис Адаменко виховував у молодих

людях любов до своєї професії, навчав гідно нести високе звання залізничника.

За сімнадцять років роботи завучем, він пропустив через своє серце 15 тисяч учнів.

Понад усе він ставив честь училища та фаховість його випускників. Коли в 1962 році Бориса Яковича призначили знову директором, на його плечі, як і в перші роки після приїзду на Буковину, лягли господарські справи добудови господарського корпусу, побудова спортзалу, басейну, реконструкції їдальні, ковальського та токарного цехів. Він умів розгледіти здібності своїх вихованців, рекомендував їм вступати до інститутів. Згодом вони ставали керівниками підприємств, чим дуже пишався Адаменко і ставив їх у приклад учням.

Ми пам'ятаємо Бориса Адаменка як інтелігентну людину, ерудованого та порядного педагога-організатора. Його мудрість, толерантність та талант педагога залишилися як спадок теперішнім педагогам училища. Все його життя було сповнене напруженою працею і конкретними результатами. Він був одним із тих, хто заклав основи професійно-технічної освіти на Буковині.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,  
випускник училища 1955-го року