

Від паровозних шкіл до локомотивних університетів

Дорожня технічна школа Львівської залізниці, можливо, не надто помітна серед інших, більш великих структур залізниці, але її внесок у роботу магістралі надзвичайно вагомий. Школа готує та підвищує кваліфікацію спеціалістів, яких потребують усі служби залізниці. У післявоєнні роки це була 3-річна школа машиністів паровозів. А вже на початку 60-х заклад почав готувати робітників інших професій. Попри це і нині серед основних завдань навчального закладу – підготовка високопрофесійних машиністів тепловозів, електровозів та моторвагонних поїздів.

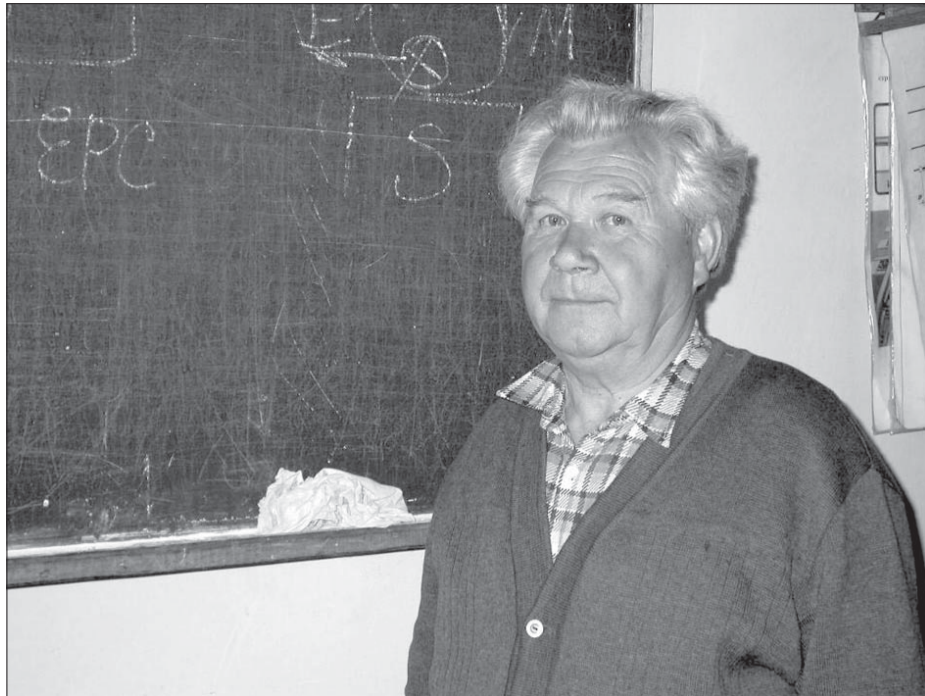
40 років тому і мені довелося пере-кваліфікуватися із машиніста паровоза на тепловоз в аудиторіях школи. Вже у той час були прекрасно обладнані кабінети: тепловозний, автогальмівний, електротехніки – де можна було практично засвоювати матеріальну частину тепловоза. Діюча електросхема локомотива давала нам можливість вивчати всі можливі несправності, які могли виникнути у процесі експлуатації, та важливі знання для оперативного реагування і виходу із цих екстремальних ситуацій. Професіонал-педагог Є.В. Яншин, який досконало знав вузли тепловоза, наголошував: "Тяжко в навчанні, зате легко буде в роботі!" Євген Васильович був не тільки ерудованим інженером-викладачем, а великим шанувальником театрального мистецтва. З його ініціативи ми, слухачі школи, подивилися чимало спектаклів у Львівській опері й у театрі ім. Марії Заньковецької. Життєве кредо Є.Яншина було дуже просте: машиніст – провідна професія на залізниці, тож мусить бути освічений не тільки технічно, а й добре розумітися на культурі.

У ті часи у школі працювали викладачі-професіонали: Я.Й. Ланда, Г.А. Муравін, Б.В. Подагов – вони були педагоги з високим рівнем знань як теоретичної, так і практичної підготовки машиністів локомотивів.

Особливо запам'ятовується мені викладач Степан Луцик – він читав ПТЕ та охорону праці. Знаний жартівник, своїми дотепними історіями миттєво долав психологічний бар'єр між аудиторією і педагогом, а це давало змогу слухачам легко спілкуватися із ним, засвоювати основні "законо" залізниці – ПТЕ та інструкції, знання яких пов'язані з гарантуванням безпеки руху поїздів. Всі машиністи, які навчалися у С. Луцика, ставали справжніми знавцями цих непростих предметів, які викладав Степан Григорович. На початку 1970 року почав працювати у школі молодий інженер-механік Борис Тимофійович Глинняний, який ще й сьогодні разом із колегами-педагогами передає свої знання молодим залізничникам, які обрали нелегку, але цікаву і відповідальну професію машиніста.

До числа педагогів-професіоналів у 1976 році влився чернівчанин О.Ю. Цейтлін (на фото). Про цю людину мені б хотілось розповісти більш детально, бо добре знаю всі шаблі його професійного зростання, буквально із перших кроків педагогічної роботи...

Олександрові було 7 років, коли у 1941-му розпочалась війна. Батька мобілізували на фронт, а мати разом із сином у евакуаційному ешелоні від'їздила з палаючого вже рідного Києва, та на ст. Дарниця поїзд потрапив під бомбовий удар німецьких юнкерсів. Люди лежали у глибокому рові, на узбіччі залізничних колій, допоки бомбар-



дувальники скидали смертоносний вантаж на станційні колії. Подальший шлях ешелону в напрямку Ростова теж не минув без ворожих авіабомбардувань. Нелегкою була дорога в далекий Казахстан, де на ст. Тюлькубас евакуйованих розподіляли в колгоспи та радгоспи.

Після закінчення війни Цейтліни повернулись до напівзруйнованого Києва, де в госпіталі лікувався після поранення батько.

У 1946 році усю сім'ю скерували в Чернівці, де довелося ще два роки бідувати у голоді, який жорстоко вразив Буковину. Олександр Цейтлін вчився у школі № 3, яку з відзнакою закінчив у 1950 році. Тож без конкурсу вступив до Чернівецького залізничного технікуму, на паровозне відділення.

– У нашій групі сумлінним ставленням до навчання та активністю у громадській молодіжній роботі, – згадує О. Цейтлін, – виділялись Анатолій Нікітський, Родіон Гнатюк, Юхим Теміс та Лев Федюков. У майбутньому А. Нікітський тривалий час працював начальником служби локомотивного господарства нашої залізниці, а Р. Гнатюк, Ю. Теміс, Л. Федюков стали машиністами-інструкторами в локомотивному депо Чернівці.

У технікумі працювали високопрофесійні педагоги, які заклали основу його навчальної бази: В.Ф. Джірма, Б.В. Дудаєв, М.С. Комаровський та Б.Є. Карякін. Вони по-батьківськи піклувались про студентів, ділили з ними всі проблеми нелегкого післявоєнного часу, однак були вимогливі до якісного засвоєння професійних знань.

Олександр Цейтлін був відмінником у навчанні, а щоб покращити матеріальне становище в сім'ї – вечорами працював кіномеханіком у кінотеатрі ім. Зої Космодем'янської. Ці навички допомогли йому в майбутній педагогічній роботі у залізничному училищі, де він прокручував сотні технічних кінофільмів для своїх вихованців. Закінчивши технікум із червоним дипломом, Олександр Цейтлін у 1954 р. одержав скерування до Московського інституту інженерів транспорту.

Тут упродовж п'яти років він вивчав тепловози та експлуатацію цих прогресивних на той час локомотивів. Викладачі інституту О. Руда та Б. Резнік розгледіли в допитливому студентові задатки майбутнього педагога, тому й доручали йому на кафедрі складні наукові теми, які він успішно вирішував у лабораторіях. Олександр і досі зберігає книгу, яку написала О. Руда "Електрообладнання тепловозів", за якою

навчалось багато поколінь студентів навчальних закладів різних рівнів.

Глибокі знання в роботі тепловозів, електротехніки, автогальм, здобуті в інституті, стали його "хлібом" на довгій дорозі викладацької роботи.

Із дипломом інженера-механіка тепловозного господарства Олександра Цейтліна в 1959 році скерували на Львівську залізницю, а служба кадрів направила його в паровозне депо Чернівці, де він знову зустрівся зі своїми наставниками – машиністами О. Скопінцевим, І. Смотровим, Г. Кутеповим, з якими працював у 1953 р. на виробничій практиці.

І знову не зовсім престижна робота поїзного кочегара. Але романтика поїздок на паровозах вабила його. Незабаром Олександр поїхав помічником машиніста. Паровоз ЭЕ 797-88 став йому рідним. На ньому він набував досвіду справжнього паровозника.

Із вищою освітою Олександр екстерном здав іспити на право управління паровозом і все ще продовжував працювати помічником.

– Однак здійснити мрію водити поїзди мені не судилось, – згадує О. Цейтлін. – Мене призначили бригадиром комплексної бригади в цех підйомального ремонту паровозів. У цьому цеху Олександр пройшов добру школу керівника зміни і зрозумів свою відповідальність за підпорядкованих людей.

Тим часом Львівська залізниця переходила на тепловозну тягу. У Чернівецьке залізничне училище набрали першу групу тепловозників. Єдиним на той час викладачем цього предмета був В.М. Січко. Тож директор Б.Є. Карякін відшукав колишнього свого студента О. Цейтліна і запропонував йому викладати в училищі тепловозну справу. Олександр погодився, але з умовою, що спробує викладати без звільнення із депо: вдень читав лекції в училищі, а в другу зміну працював у депо. Переконавшись, що викладацька робота йому до снаги, остаточно перейшов працювати викладачем. Проводили перепідготовку помічників машиніста паровоза на тепловоз для Чернівців та закарпатських депо. Мрія стати машиністом не полишала його, тому під час відпусток він працював помічником машиніста на тепловозах, набуваючи практичного досвіду тепловозника.

За допомогою педагогів-професіоналів училища Б.Я. Адаменка, С.С. Бажина, О.І. Філіпова та майстрів М.Л. Шевчука, І.М. Патріна його педагогічний професіоналізм зростав із кожним

уроком. Дванадцятирічний стаж роботи викладачем у залізничному училищі сприяв професійному зростанню педагога-практика. У січні 1976 року О. Цейтліна наказом керівництва залізниці призначили заступником начальника дортехшколи із навчальної роботи. Із цим призначенням про роботу машиніста довелося забути.

– У нас є кому водити поїзди, а фахівців, які повинні готувати молоду зміну машиністів, не вистачає, – сказав, як відривав, одногрупник по технікуму Олександра Цейтліна, а на той час начальник служби локомотивного господарства Анатолій Нікітський.

Олександр Цейтлін не любив керівну роботу, його тягнуло в аудиторії до машиністів, де він міг реалізувати себе більш ефективно, передаючи свої знання локомотивникам. Тому з 1981 року він перейшов на викладацьку роботу в дортехшколі. Олександр Юхимович викладав практично всі предмети: автогальма, електрообладнання, дизелі тепловозів, електротехніку та електромашини. Метод його викладання був дуже простий: спонукав своїх учнів не "зубрити" матеріал, а логічно думати і розуміти, – тоді все добре запам'ятовується. На його уроках завжди було цікаво, його висока технічна ерудиція додавала знань усім, кого він навчав.

У період викладацької роботи він був ще й експертом із автогальм у локомотивній службі, де на нарадах розглядалися випадки незадовільної роботи автогальм на шляху прямування поїздів.

За понад 35-річний стаж роботи педагога Олександр Цейтлін підготував майже 5 тис. локомотивників, серед яких не тільки помічники машиністів, а й класні машиністи локомотивів зі всіх депо Львівської залізниці, що проходили курси підвищення кваліфікації. Серед них був і автор цих рядків, який у 1981 році проходив навчання та отримав вищу кваліфікацію – машиніста тепловоза І-го класу.

Збігли роки, посивіла світла голова Олександра Юхимовича, а про його педагогічну роботу пам'ятають усі механіки локомотивів, які досі працюють, і ті ветерани, що зараз разом із ним перебувають на заслуженому відпочинку.

Готуючи цей матеріал, я зателефонував у дортехшколу, поцікавився успіхами цього педагогічного колективу. Завуч Ірина Пивоварник повідомила, що школа сьогодні має прекрасні комп'ютеризовані аудиторії, з діючими макетами електричних схем локомотивів, плакатами та наглядними посібниками, просторий актовий зал, де проводяться не тільки урочистості, а й наукові конференції. На території школи діє полігон важкої залізничної техніки, на якій курсанти набувають практичних навичок роботи. Школа щорічно готує і випускає до 1000 спеціалістів для всіх служб нашої залізниці.

Добрі традиції виховної та навчальної роботи, які існують тут багато десятиріч, сьогодні примножують і продовжують педагоги-ветерани Євген Бернацький, В'ячеслав Бобров, Ярослав Каній, Зіновій Саган та Роман Петришак.

Незабаром наша залізниця святкуватиме 150-річний ювілей. Приємно усвідомлювати, що й цей навчальний заклад робить вагомий внесок у її багату історію.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза
м. Чернівці
Фото з архіву газети

ЗАСНОВНИКИ: управління Львівської залізниці та дорпрофсож Реєстраційне свідчення 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 Кореспонденти: Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03 Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65 Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23 Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83 Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34 Коректор Валентина СУТАК.....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 36 812. Замовлення 507. Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник". Комп'ютерна верстка Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15. Склад редакційної колегії: Ігор Парашак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.	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. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове. Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".
---	--	--	--	--