

Покликання Митрофана Голодюка – дбати про надійну залізничну зміну

Мрія стати залізничником здійснилась для Митрофана Голодюка у 1966 році, коли він закінчив середню школу. Отримавши атестат зрілості, 17-річний юнак з двадцятьма карбованцями в кишені, які дали йому батьки-колгоспники, приїхав до столиці з нестримним бажанням вступити до Київського технікуму залізничного транспорту. І це йому вдалося. З оптимізмом поринав сільський хлопчина в студентське життя у великому місті й дуже швидко зрозумів, щоб втриматися у напруженому ритмі навчального закладу, треба добре вчитися й отримувати стипендію. Розраховувати на допомогу батька інваліда-фронтовика та матері-колгоспниці з їхніми мізерними статками не доводилося. Хоча батьки, звичайно, допомагали синові чим могли, до того ж і дорога з рідної Тернопільщини до Києва була неблизька, що потребувало чимало коштів.

Митрофан був відмінником у навчанні, це давало йому право на підвищену стипендію. А ще він грав у струнному оркестрі технічного училища, розташованого поблизу технікуму. Тут, після репетицій, в їдальні училища можна було й повечеряти.

Роки навчання збігли швидко. У 1969 році Митрофан Голодюк отримав диплом за спеціальністю "Технік експлуатаційник". Тепер він мав право працювати черговим по станції або поїзним диспетчером, проте служба в армії на два роки відтермінувала його бажання керувати рухом поїздів.

Однак військова служба дала йому досвід руховика, бо служив він у залізничних військах. Спочатку пройшов курс молодого бійця в Чернігівському навчальному полку, де старші командири помітили Митрофана як ініціативного та здібного до залізничної справи солдата. Після закінчення цього військового центру, сержант Голодюк опинився в частині залізничних військ на Прибалтійській залізниці. Тут розпочалося будівництво 150-кілометрової дільниці Таллін-Пярну. Завдяки знанням, які одержав у технікумі, Митрофан служив на посаді диспетчера, а невдовзі його перевели на посаду начальника станції

Мяніку. На цій станції формували поїзди з будівельними матеріалами та хопер-дотаторними вертушками, які доставляли до будівельних об'єктів на перегонах.

Станція мала свій маневровий паровоз, локомотивні бригади та руховики-експлуатаційники були військові і несли службу в режимі роботи, яка триває на залізниці. За час служби на цій посаді старший сержант Голодюк набув досвіду командира-руховика, який став йому у пригоді після демобілізації з війська в подальшій роботі на посаді чергового по станції.

– Армійська служба, – згадує сьогодні Митрофан Арсенович, – залишається в пам'яті на все життя, бо тут прищеплюють відчуття особистої відповідальності та вимогливості до підпорядкованих тобі людей і до себе також.

Із такими почуттями Митрофан Голодюк у вересні 1971 року розпочав працювати черговим по станції Чернівці-Північні.

Тут він застосував свій досвід командира-руховика, цілковито захопившись роботою, керуючи пропуском поїздів через станцію у трьох напрямках. Багато уваги зосереджував на станційні маневри, адже станція має 10 під'їзних колій промислових підприємств міста. Маневрова робота завжди вимагає зосередженої уваги всіх учасників цієї операції, тому Митрофан Голодюк тримав під контролем маневрові пересування, своєчасно подаючи вагони під розвантаження та навантаження.

Якось на станцію прийшла група учнів залізничного училища, у цей день якраз працював Митрофан Голодюк, який із захопленням розповідав майбутнім залізничникам про роботу станції. Майстер групи – досвідчений педагог Б. Карякін відразу помітив у чергового нахил до педагогічної роботи і запропонував йому перейти на роботу в училище.

Незабаром керівництво навчального закладу і відділку залізниці узгодили перехід Митрофана Голодюка на педагогічну роботу. До речі, жодна зі сторін не пошкодувала про цей перехід.

У лютому 1972-го Митрофан Голодюк прийняв своїх перших учнів у Чернівецькому залізничному училищі – групу провідників

пасажи́рських вагонів. Це була його перша сходи́нка в освітянській діяльності.

Здобуваючи педагогічний досвід, Митрофан Голодюк одночасно навчався в Дніпропетровському інституті інженерів залізничного транспорту. Своїми досягненнями на педагогічній ниві він завдячує наставникам Б. Адаменку, Б. Карякіну, Л. Заславському, С. Бажину, О. Філіпову, С. Загородюку. Ці педагоги вивели його на широку дорогу педагога-професіонала і залишили в його серці глибоку шану та повагу.

Багато сил віддавав він своїм вихованцям, працюючи майстром у групах чергових по станції, намагаючись практично на робочому місці навчати учнів відповідальній професії – командира-організатора руху поїздів через лінійні станції. Здійснював екскурсійні поїздки зі своїми учнями в Івано-Франківську дирекцію залізничних перевезень, де ознайомлював їх із процесом організації руху поїздів на диспетчерських кругах, що обслуговували тягові дільниці Івано-Франківськ-Коломия-Чернівці-Окниця. Тут, на робочих місцях диспетчерів, учні набували практичних знань та особистої відповідальності за безпеку руху.

Чотири роки Митрофан Голодюк працював заступником директора училища з навчально-виробничої роботи, організовуючи весь навчальний процес в училищі.

Він пишається своїми вихованцями, які вже понад чверть століття несуть свою нелегку вахту руховиків на нашій залізниці. Серед них Павло Менжович – начальник станції Копичинці, що на Тернопільщині, черговий ЕЦ-2 станції Львів Іван Крижанівський, чергова по станції Чернівці Марія Фроляк та чергова по станції Делятин Галина Кішак.

29 років свого життя віддав Митрофан Голодюк залізничному училищу, разом із педагогічним колективом ділив усі успіхи та проблеми.

У 2001 році Митрофана Голодюка розпорядженням обласного управління освіти Чернівецької області перевели на посаду методиста в навчально-методичний центр професійно-технічної освіти. На новій посаді Митрофан Арсенович знову поринув у роботу тепер вже як методист-наставник,



надаючи допомогу педагогам училищ із питань підвищення їхньої фахової майстерності, професійної підготовки кваліфікованих робітників, якісного проведення уроків виробничого навчання. Він розробив низку рекомендацій щодо вдосконалення викладання загальнотехнічних і спеціальних предметів та виробничої практики. Організовував та проводив конкурси професійної майстерності електрозварювальників, слюсарів із ремонту рухомого складу, токарів, а також конкурси фахової майстерності серед майстрів виробничого навчання. Переможці конкурсів брали участь у всеукраїнських конкурсах за фаховими спеціальностями.

Досвід методичної роботи Митрофана Голодюка висвітлюється на сторінках газети "Крайова освіта".

Митрофан Арсенович має кваліфікацію "Спеціаліст вищої категорії". Він нагороджений знаком "Відмінник освіти України". Все, що уміє, все, чого досяг Митрофан Голодюк, він віддає навчальним закладам професійної освіти. Митрофан Арсенович – інтелігентний та надзвичайно толерантний чоловік, а ці риси завжди цінувались, тому таку високу повагу він має у своїх колег, з якими працював в училищі та у своїх вихованців, яких виводив у широке життя для роботи на залізничних магістралях України.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
м. Чернівці.

Іркутськ-Тернопіль: життєві колії Василя Задунайчука

(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

Машиніст Задунайчук працював тоді на тепловозах серії Т2, потім пересів на тепловози серії М-62 і курсував ними в приміському сполученні на Золочів, Підзамче, Красне. Упродовж семи років Василь Задунайчук працював у парі зі своїми помічниками Володимиром Джулою, Мироном Гуньком, і спогади про ці трудові будні у нього найкращі.

Та неможливо стерти з пам'яті й прикрі моменти – нещасні випадки, які трапляються у роботі кожного машиніста. Василь Задунайчук і нині з хвилюванням розповідає про один із таких випадків, що трапився з ним ще у Кривому Розі.

– За вікном тепловоза вже сутеніло, аж раптом бачу на колії лежить людина. Та екстрене гальмування не могло враз зупинити потяг... і поїзд ударив чоловіка, – із тремтінням у голосі згадує Василь Задунайчук.

– Уявіть, що тоді я відчував. Оразу вискочив з локомотива, серце шалено стукотіло, підбігаю, бачу його закривавлену голову... Карета швидкої допомоги доправила потерпілого до найближчої лікарні і він виявився майже неушкодженим. Як згодом з'ясувалося, чоловік у стані глибокого алкогольного сп'яніння заснув на шпалах між коліями, розбудив його гуркіт потяга, що проїжджав у цю мить над ним. Прокинувшись, чоловік підняв голову і йому трохи зачепило шкіру. Страшенно перелякавшись, він вмиг протверзів та ще довог не міг отямитися. Довго не могли заспокоїтися і ми з помічником. Однак усе ж приємно було усвідомлювати, що цього разу Бог вберіг чоловіка і, мабуть, він зрозумів, що народився в сорочці.

Після таких моментів, коли людському життю загрожує небезпека, і ти не можеш нічого вдіяти, щоб її відвернути, розумієш, що береженого Бог береже. Та попри це Василь

Степанович свою роботу завжди любив. І керівництво локомотивного депо Тернопіль теж цінувало його за сумлінність. У трудовій книжці машиніста Задунайчука є чимало подяк і заохочень. Вийшовши у 1984 році на пенсію, Василь Степанович продовжив трудитися у товарній конторі на станції Золочів, бо без роботи себе не уявляв. А поза тим у Червоному – родинному селі його дружини – разом поралися на городі, збираючи гарні врожаї фруктів та ягід. Хоча після смерті дружини минуло вже 18 років, Василь Степанович, як і колись, тільки тепер вже сам обробляє город і доглядає за садом. Його донька, на жаль, мешкає з сім'єю в Севастополі, викладає українську мову та літературу у школі. Та навіть у 80-річному віці ця відстань не є для нього перешкодою, щоб поїхати до Чорноморського узбережжя і побачитися з родиною. Особливо пан Василь гордиться своїм єдиним обдарованим онуком, який уже оволодів чотирма інозем-

ними мовами, зокрема і японською. Василь Задунайчук бодай раз на рік таки вирушає у гості до доньки, і не з порожніми руками – везе гостинці, вирощені на землі власними руками. Всю домашню роботу пан Василь виконує сам – і борщ зварить, і овочевий салат приготує, і прибере в кімнатах – ледарювати Василь Задунайчук не звик, його у Золочеві знають як активного громадського діяча. А ще Василь Степанович любить розповідати різні оповідки та гуморески.

Роки праці у локомотивному депо Тернопіль ветеран Задунайчук завжди згадує із вдячністю, адже тут минули його найкращі роки життя, тут працювали його колеги, друзі, тут він набував досвіду у нелегкій залізничній професії. Тому щиро радіє, коли про нього згадують у його рідному локомотивному депо Тернопіль, цікавляться його життям, вітають зі святами.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Реєстраційне свідоцтво
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 34 118.
Замовлення 1387.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, 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".