

Дитяча залізниця – старт у доросле професійне життя

Поважний ювілей малої залізниці – слухна нагода проаналізувати проблеми та здобутки, окреслити перспективи її розвитку. З цією метою редакція запросила до розмови начальника Львівської дитячої магістралі Дмитра ВЕНГЕРА.



– У 2008 році я очолив дитячу залізницю після роботи у Львівському технікумі залізничного транспорту і в технічній школі залізниці, педагогічного стажу маю 21 рік, – говорить Дмитро Іванович. – Пропрацювавши тут майже чотири роки, із переконанням говорю, що на дитячій залізниці дитина, починаючи з 11 років, вчиться самостійному життю – знаходить вихід із конкретних виробничих ситуацій, формує свою думку і обирає практичне рішення. Особливо це проявляється під час виробничої практи-

ки, коли юні залізничники працюють на різних залізничних посадах. До того ж на дитячій залізниці працює система самоврядування юних залізничників, головою такого уряду нині є дев'ятикласник Володимир Литвин, один із найактивніших юних залізничників. Серед кращих учнів і Володя Хомин, і Оксана Яцемірська, і Володя Перерва, і Степан Крайник, і Дмитро Гончар та інші. Наші юні залізничники постійно беруть участь у всеукраїнських зльотах юних залізничників. І цього року вони готуються вже до VII зльоту, який відбудеться у Донецьку. Для визначення учасників команди, яка захищатиме честь Львівської дитячої залізниці, 30 квітня у Львівському технікумі залізничного транспорту проводиться відбірковий тур професійної майстерності за 5-ма номінаціями. Ті діти, які зайняли перші три місця, увійшли до складу команди. Торік, у листопаді, найкращі юні залізничники мали змогу безкоштовно відпочивати в таборі "Артек", що на південному березі Чорного моря. Сподіваємося, що і цього року наші вихованці зможуть також там побувати. Загалом щороку стараємося

організувати для дітей 2-3 поїздки на інші залізниці України. Цього літа плануємо показати дітям Рівненську, Донецьку і Південну залізниці. Юним залізничникам такі поїздки дуже подобаються, адже там вони знайомляться зі своїми ровесниками, колегами, знаходять собі нових друзів. Згодом спілкуються між собою через Інтернет, навіть проводять своєрідні селекторні наради, в яких беруть участь юні залізничники з усієї України. Зрозуміло, що це – ділова гра, але діти до залізничної справи підходять дуже відповідально... Наші колишні вихованці, які вже навчаються в училищі чи технікумі залізничного транспорту, все одно приходять на дитячу залізницю і працюють кураторами у змінах, допомагаючи майстрам та дітям у навчанні і в дотриманні дисципліни.

– У якому стані сьогодні Львівська дитяча залізниця?

– До відкриття 60-го сезону працівники Львівської дистанції колії виконали середній ремонт колії: поміняли шпали, стрілочні переводи, підсипали баластну призму, а працівники локомотивного депо Львів готували наші локомотиви до роботи. Наш парк, за вказівкою начальника залізниці, має поповнитися ще одним тепловозом ТУ-2

та двома вагонами польського виробництва із Ужгородської дитячої залізниці, яка вже не функціонує. На сьогодні наша дитяча залізниця має два тепловози – ТУ-2 та ТУ-3 чеського виробництва, останній є єдиним діючим вузькоколіїним тепловозом на теренах СНД. До нас приїжджають з-за кордону туристи – подивитися і сфотографуватися біля такого раритету. Якщо говорити про проблеми, то нам бракує сучасної комп'ютерної техніки. Нашим майстрам виробничого навчання конче потрібні ноутбуки, бо упродовж першого року навчання вони працюють із дітьми у школах. На сьогодні без сучасної оргтехніки важко повідомити дітям повну і найновішу інформацію про залізничний транспорт. Ми побували на інших дитячих залізницях України і побачили, наскільки ми відстали у технічному плані. Зараз в одному з класів дитячої залізниці є лише один комп'ютер, який використовується і для організаційної, і для навчальної роботи. Мріємо хоча б про один комп'ютерний клас на 5 місць. І, звичайно, хотілося б, щоб наші юні залізничники були забезпечені гарним форменим одягом. У нас зараз є 150 форм, але ми свідомо відмовилися від піджаків, а замовили білі сорочки з галстуками, брюки і спідниці. Звичайно, така

форма буде частіше бруднитися, зате виглядатиме значно краще.

– Чи не думали про організацію на дитячій залізниці екскурсій для пасажирів?

– Ми вже маємо готовий проект такої екскурсії під час слідування потяга Стрийським парком, яка розрахована на 20 хвилин в один бік і зворотно. Минулого року обслуговували чотири пари молодят, які після розписки в РАГСі, що поруч Стрийського парку, вирішили прокататися у поїзді. Якось молодий чоловік у день народження своєї дівчини вирішив їй подарувати подарок "Вітерцем", і ми з радістю надали таку можливість. І аналогічних пропозицій із часом може з'явитися достатньо, тільки для таких святкових подій варто було б гарно обладнати хоча б один вагон. І, звичайно, треба подбати про гарний музичний супровід, який приваблював би людей на дитячу залізницю. Щоправда, для усіх наших ідей та пропозицій потрібна підтримка Львівської залізниці та Львівської міської ради. Буваючи на дитячих залізницях за кордоном, ми мали можливість переконатися, як там влада дбає про збереження таких дитячих залізниць, сприяє їхньому розвитку. І всі вони знаходяться у відпочинкових зонах.

Продовження теми на 4 стор.

“Іменні” нагороди Василя Набоченка

Час неможливо спинити, і кожного року напередодні свята великої Перемоги, коли на урочистості до Палацу залізничників запрошують ветеранів-фронтовиків, їх, на жаль, стає усе менше. Василь Павлович Набоченко один із тих, хто брав участь у звільненні Львова від фашистських загарбників. Незважаючи на поважний вік і шість поранень, він і сьогодні добре пам'ятає ті часи.

– У народився 10 січня 1925 року, – розповідає Василь Павлович. – Навесні 1941-го якраз закінчив 9 класів. Наша сім'я мешкала у Кіровоградській області. З початком війни тут відразу почали формувати батальйони самозахисту. Через недостатній вік мене не зарахували до такого батальйону, тож разом з іншими взявся за лопату – копали окопи і сховища. У той же час я працював на ваговій колгоспної машинно-тракторної станції. Якраз тоді побачив перше у своєму житті бомбардування. Це було дійсно страшно. Фронт швидко наближався, німецькі бомбардувальники часто скидали бомби на нашу залізничну станцію.

Батько Василя Набоченка працював на маслозаводі і через хворобу хребта не міг виконувати важкі фізичні роботи. Тому отримав звільнення від військової служби. У ті дні на роботі Павлу Омеляновичу дали незвичайне доручення – вивезти до дороги вантажівку масла, яке випускав завод, і видавати його під розписку всім військовим частинам, які рухалися на фронт.

Німецькі літаки в ті дні скидали не тільки бомби, було й чимало агітлістів, які закликали місцеве населення "бити жидів з комуністами" та на всі лади розхвалювали "новий порядок". Батько відразу сказав синові, що тим папірцям нема віри, бо він дуже добре пам'ятав німців ще з 1918-го. А ще наказав: "Йди, хлопче, з відступаючими частинами за Дніпро, далі німця не пускають, а ти врятуєш собі життя!" Через те, що вік у юнака був непризовним, довелося іти в евакуацію. Тоді військкомати збирали допризовників у

команди та відправляли їх у тил. Їхня команда перейшла через Дніпро і попрямувала аж у Луганську область. Деякий час працювали в колгоспі. Потім старших за віком призвали до армії, а його знову відправили рити окопи під Маріуполем. Саме там і наздогнав евакуйованих ворог. Їм вдалося втекти, і разом з іншими біженцями хлопець прийняв тверде рішення – годі відступати, треба іти до армії!

У військкоматі Василь додав собі віку і згодом потрапив у запасний полк, де новобранців трохи підвчили, видали військову форму та гвинтівки-трюхлінійки. Молодому бійцю Набоченку поталанило – він став кулеметником і тривалий час "косив" фашистів із "Максима". Свою зброю дуже поважав, міг розібрати та зібрати кулемет із зав'язаними очима. Навіть сьогодні ветеран пригадує, що його механізм має специфічні особливості, які треба обов'язково враховувати при збірці, інакше можна до крові позбавити пальці.

Після завершення навчання Василя Набоченка скерували до першої гвардійської дивізії. На той час їх було всього вісім. Там у боях він одержав два поранення (одне легке, друге – важке) та обмороження. Під час боїв у Підмосков'ї в 1941 році стояли 36-градусні морози. У селлах довкола столиці все житло було спалене, тож солдатам довелося воювати у засніженому полі. Чергове поранення знову виявилось серйозним – ніяк не бажало загоюватися, тому пораненого Василя Набоченка перевезли аж у Тбілісі.

Після двомісячного лікування гвардієць отримав місячну відпустку для остаточного одужання, та їхати було нікуди – Україна була окупована фашистами. Товариш по шпиталю агітував податися з ним на Донбас, де він обіцяв підшукати Набоченку "хорошу шахтарочку". На той час Василю виповнилося лише 17 років. Новий знайомий майже переконав його їхати, та коли потяг прибув до Кубані, на душі стало якось неспокойно.

"Ну чого я туди поїду, – думав хлопець, – всі в тилу день і ніч важко працюють на шах-

тах, а тут ще і я звалюся комусь на голову зі своїм пораненням". На станції Тихорецька він тихенько зійшов на перон. А невдовзі на вокзалі познайомився із таким же відпускником, який після поранення теж їхав у відпустку. Йому хтось порадив їхати для одужання на Кубань. Закурили, розговорилися... На вокзалі підійшов міліціонер, вислухав їхні історії і порадив бійцям їхати до однієї з місцевих станиць, де люди на той час жили досить заможного.

Після місячного відпочинку чергова медкомісія відправила бійця до шпиталю на операцію, де з нього дістали ще кілька металевих осколків. Відразу після лікування нове скерування – цього разу на Кавказький фронт. Тут Василю Павловичу довелося добряче повоювати з німцями, які захопили майже весь Кавказ. Та йому знову поталанило на вчителів – після короткого курсу він потрапив до складу диверсійної групи. Основне завдання – руйнувати лінії зв'язку в німецькому тилу.

– Два таких рейди пройшли дуже вдало, – згадує ветеран. – Потім почався загальний наступ і нашу групу перекинули до танкістів. На цей раз завданням став пошук мін, поставлених на шляху проходження радянських танків. Рухалися пішки попереду бойових машин, пильно обстежуючи кожен квадратний метр. Я був серед добровольців. Пригадую, спати хотілося страшенно, а до п'ятої години ранку, коли мали починати рух, залишалося всього кілька годин. Цей рейд теж виявився вдалим. Їх групі вдалося провести без втрат більше двохсот танків.

До речі, за визволення Мінеральних Вод, П'ятигорська, Кисловодська та ще кількох міст війська отримали особисту подяку головнокомандувача. До того визволяли лише невеличкі населені пункти, а тут відразу п'ять міст! Далі було звільнення Кавказу, Тамані. Саме на Тамані рядового Набоченка скерували на офіцерські курси, де він отримав звання молодшого лейтенанта. І вже в офіцерських погонах звільняв Львів, а в 1944 р. штурмував Будапешт. Там точилися криваві



бої, які почалися 22 грудня 1944-го, а завершилися лише 13 лютого 1945-го. Стрілецька рота, якою він командував, вдало форсувала Дунай. Після визволення Будапешта молодому офіцеру присвоїли чергове військове звання – старший лейтенант. 13 лютого відгримів останній бій у Будапешті, а 4-го, за дев'ять днів до розгрому німецького гарнізону, Василь Набоченко зазнав шостого поранення. У його тілі й досі "сидять" 4 осколки.

Багато бойових відзнак Василя Набоченка можна назвати іменними, бо вони розповідають про його фронтовий шлях. Це – орден "Червоної Зірки" за взяття Львова, орден "Вітчизняної війни" І ступеня за форсування Дунаю, орден "Вітчизняної війни" за Будапешт, угорський орден "Рубінової зірки" за звільнення Угорщини та медаль за "Дуклінський перевал".

Після перемоги Василь Павлович багато літ віддано працював на Львівській залізниці, 20 років очолював пасажирське господарство магістралі, віддаючи всі свої сили, знання та енергію розбудові сталевих доріг Західної України.

**Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора**

Продовження теми на 5 стор.