

Ім'я Олександра Гаргали відоме та шановане не лише на Львівській залізниці, а й далеко за її межами. Олександр Петрович був нагороджений знаком "Почесний залізничник" у колишньому СРСР, у Чехословаччині, у Польщі, а також орденами, відзнаками та грамотами. І хоча за плечима вже 82 роки життя, наповненого працею, Олександр Петрович досі залишається відданим залізниці, бо саме тут пройшли найкращі роки.

Покоління, до якого належить Олександр Гаргала, довелося радикально модернізувати залізничну галузь, якої потребувало швидке зростання народного господарства. Розпочавши залізничну кар'єру черговим по колії на станції Підзамче, Олександр Гаргала пройшов нелегкий шлях до високих

іспити в металургійний інститут за свого товариша склав.

Перший досвід – станція Підзамче

Олександр Гаргала закінчив навчання в інституті у 1953 році. На Львівську залізницю, як і у ДІТ, його привів доленосний збіг обставин, за який він не раз дякував долі.

– Справа в тому, що мій батько працював у Кишиневі, – продовжує розповідь Олександр Петрович. – Мені, хлопцеві зі села, який добре й не бачив таких міст, там дуже сподобалося. Тому вирішив йти працювати туди. Однак у рік мого випуску Молдавську залізницю об'єднали з Одеською. А працювати у Кіровограді, який справив на мене не найкраще враження,

що мовчу, а згодом і квартиру мені дали.

Через напружене становище у Красному часто відбувалися "наради трьох" – начальників Львівського, Тернопільського та Рівненського напрямків – під керівництвом начальника залізниці. Олександру Гаргалі вдалося принципово змінити традицію і вивести станцію зі стану постійної напруги. Уже за півроку зникла потреба регулярного моніторингу роботи станції.

– Заслуга ця не лише моя, а й усього колективу, – запевняє Олександр Петрович. – Прибувши на станцію, я познайомився з усіма змінами. Нерідко брав участь у їхній роботі. У результаті коли до нас приїхала комісія, вона оглянула все, перевірила, але зауважень не висловила. Мені стало ніяково, чому нічого не кажуть, невже все так

Щоправда, перепочити від клопотів не судилося. Розпочалася угорська революція.

У вирі "угорських подій"

Протести громадськості Угорщини та їхнє бажання вийти з Варшавського договору спричинилися до активних дій з боку СРСР. Для придушення повстання до Угорщини скерували військовий контингент. Звісно, що вся залізнична станція та її начальник стали заручниками подій великої політики. За цих обставин начальнику станції допомагали його вроджений дипломатичний хист і хороші ділові зв'язки із сусідами.

– Після того, як пристрасті вляглися, через Чоп відправляли кокс для радянських військ, – згадує Олександр Гаргала. – Його було стільки, що наш грейфер не справляв-

Професійний досвід Олександра Гаргали не раз допомагав залізниці



мені дуже не хотілося. Тому без вагань обрав Львівську залізницю.

Першою роботою у Львові для Олександра Гаргали стала посада чергового по коліях на станції Підзамче. Саме тут, під Замковою горою, майбутній "залізничний дипломат" здобував свій перший досвід у залізничній справі. І, звісно, однією лише колійною сферою не обмежився.

– Головне – не боятися нової інформації і цікавитися, – вважає Олександр Гаргала. – Сміливо запитувати про те, чого не знаєш, у тих, хто розуміється у своїй справі. Завдяки моїм вчителям і допитливості я швидко опанував професію складача поїздів, яка на той час була дуже важливою. Із часом мене призначили черговим по станції, а вже через рік я був призначений на "самостійну" роботу – начальником станції Рава-Руська.

Краснянська "буря"

Олександр Гаргала згадує, що там він зустрів хороший, згуртований колектив фахівців, від якого й сам багато чого навчився. Утримання господарства було на високому рівні, керівництво станцію поважало, станція – першого класу, оклад начальника понад 1200 карбованців, чого ще хотіти? Та через короткий час ця стабільність почала надокучати. Тому, отримавши пропозицію-виклик, відразу на неї погодився.

– Одного разу приїхав до нас старший ревізор відділення і розповів, що за неуспішність зняли начальника станції "другого класу" Красне, – ділиться спогадами Олександр Петрович. – А у зв'язку зі спеціфікою станції ніхто не хоче йти на його місце. А я узяв та й погодився.

Усі на залізниці знали, що станція Красне у той час була дуже складною. Вона знаходилася на стику трьох напрямків – Львівського, Тернопільського та Здолбунівського. Саме тут проводилася зміна усіх локомотивів. Оскільки тут закінчувалося тягове плече, то найменша затримка у роботі змушувала простоювати весь потік. Враховуючи й те, що тяга була паровозною, через складність обстановки начальники на станції Красне змінювалися чи не найчастіше на всій залізниці. Для Олександра Гаргали непопулярна посада з меншим окладом та значно важчою роботою стала справжнім випробуванням, яке він успішно витримав.

–Тільки-но я висловив бажання очолити проблемну станцію, як за кілька днів прийшло моє скерування, і я вирушив у Красне. Перед тим, пам'ятаю, запитую у замначальника залізниці: "А де я там буду спати?" А він мені у відповідь так іронічно: "У тебе там не буде на це часу". Приблизно так і вийшло. Якийсь час на новій посаді я буквально спав сидячи, просто за столом у своєму кабінеті. Аж поки про це не дізнався секретар партко-му. Запросив до себе на розмову, дорікнув,

погано? На моє запитання отримав просту відповідь: "Поки нема за що критикувати!" Після цього мені підвищили оклад.

Із Красного – на кордон

Налагодивши роботу станції Красне у 1955 році, усього лише через три роки після закінчення інституту, Олександр Гаргала знову поїхав на кордон. Його призначили начальником станції Чоп, яка з'єднувала СРСР із Чехословаччиною, Румунією та Угорщиною.

– Пам'ятаю, телефонують мені у Красне: швидко вирушай до Львова, тебе хоче бачити начальник залізниці Григорій Головченко, – згадує ветеран. – А добратися нема як – легковика нема, а чекати на пасажирські рейси нема часу. Я й підсів у вантажний потяг, тільки попросив машиніста пригальмувати на Підзамчі, щоб на ходу зіскочити. А з Підзамче я вже трамваєм дістався до управління. Тут мені кажуть: "У Красному ти впорався. Хочеш у Чоп?" Я погодився.

Як виявилось, робота в Чопі була більше схожою на "авральний" режим станції Красне, ніж на розмірену роботу Рави-Руської. Та найпершою проблемою для нового керівника став зовсім не ритм роботи.

– Виявляється, мій колишній керівник зі станції Підзамче Леонід Годун теж мав очолити Чоп, однак, прибувши на місце майбутньої праці, відмовився. Причина виявилася простою – він не розумів жодного слова підлеглих, адже тут усі говорили угорською! Я про це не знав. І коли їхав на Закарпаття, керівництво мені наказало: "У Чопі не виходь, прямою відразу в Ужгород". Боялися, що я теж злякаюся. Я таки не вийшов – лише у вікно подивився на станцію і нічого страшного, звісно ж, не побачив.

Мовне питання розв'язалося просто – на вимогу молодого керівника персонал у його присутності переходив на українську чи російську. Тож непорозуміння не виникало.

Слід зауважити, що Чоп був першим населеним пунктом, куди потрапляли люди, мандруючи з-за кордону чи, навпаки, виїжджаючи з СРСР. Поки змінювали колісні пари, пасажирів мали вільних півтори години. Тому прикордонна станція Чоп була на особливому контролі. Делегація з ЦК КПРС перевіряла її двічі на рік, а ЦК КПУ – щоквартально. Керівника станції призначав особисто міністр шляхів сполучення.

Робота у Чопі була непроста. Якраз почалася реконструкція станції. Слід було організувати видовження шляхів, електричну централізацію стрілок, заміну перевантажувальних рамп на залізобетонні, будувати ангары. І це все доводилося здійснювати в умовах шалених об'ємів експортно-імпортних перевезень. Та завдяки невтомній праці практично всі плани були здійснені.

ся з об'ємами. Усі колії були заставлені вагонами. А у сусідів з протилежного боку кордону було обладнання, яке могло впоратися з таким навантаженням. Я був у хороших стосунках із секретарем Будапештського міського партії Іштваном Ковачем. Щоб вирішити проблему, вирушив до Угорщини. Після переговорів вони погодилися задіяти свій грейфер для розвантаження коксу.

Утім, добросусідство та дипломатичний хист зіграли з Олександром Гаргалою і злий жарт. І якби не репутація, невідомо, як би все закінчилося.

– Незважаючи на напруження, для роботи треба було підтримувати хороші міждержавні стосунки, і всі це розуміли, – розповідає Олександр Петрович. – Якось прибула до нас угорська делегація, і ми, як годиться, запросили її до ресторану. Раптом голова делегації запропонував мені випити з ним на брудершафт. Відмовити у цій ситуації я не міг. Здавалося б, дрібничка... Але з нашого боку був присутній один дуже "пильний" полковник, який одразу ж "доповів" наверх, що, мовляв, Гаргала з фашистами п'є на брудершафт. А в цей час у Президії Верховної Ради СРСР лежало подання на нагородження мене орденом Трудового Червоного Прапора. Документи відразу відкликали, і на деякий час я став "невиїзним". Згодом мене "реабілітували" і навіть відшкодували це підвищенням окладу.

Як село Чоп стало містом

Цікаві історії про роботу на станції Чоп Олександр Гаргала може розповідати годинами – їх у нього величезна кількість. Та одна з них – особлива. Вона стосується статусу Чопа як міста. Побутує версія, що Сталін, повертаючись у 1945 році із Потсдамської конференції через цей населений пункт, сказав: "Чоп – не село, а справжнє місто!" І вже через 12 років його думку втілили в життя. Та насправді все було інакше. У той час чиновники значно швидше реагували на побажання своїх керівників.

– У 1957 році Микита Хрущов повертався з Чехословаччини через Чоп. Делегація була великою, їхали цілим поїздом. У Чопі зупинилися на півтори години в очікуванні зміни колісних пар. Я – начальник станції і зобов'язаний бути поруч. Пам'ятаю, виходимо з вагона на привокзальну площу, яка вже на той час мала дуже сучасний вигляд. Тут були ресторан, крамниці. Дізнавшись про візит високого гостя, мешканці організували урочистий мітинг, щоб зустріти Генерального секретаря. Хрущов підійшов до людей, привітав і похвалив місто. І тут же з подивом дізнався, що Чоп – не місто, а село. У відповідь на це Микита Хрущов сказав: "Нехай буде містом!" І вже ввечері цього ж дня було прийнята відповідна постановка, а наступного ранку про новий статус Чопа повідомили газети.

(Закінчення на 7-й стор.)