

Василь Сідор – керівник першої “робітничої академії” Буковини

Уже третій рік Чернівецьке ПТУ-14 носить назву Чернівецький професійний ліцей залізничного транспорту. А випускники 1947-го та 60-х років минулого століття пам’ятають його як ЗУ-1 (залізничне училище). У народі його ще називали “робітничою академією”, бо за більш як 66-річний період існування тут готують робітничі кадри для залізниці. І хоча за останні три десятиліття училище неодноразово змінювало свою назву, напрям підготовки не змінився.

Створений після війни, сьогодні Чернівецький ліцей – найстаріший професійно-технічний навчальний заклад на Буковині. Зусиллями педагогів і майстрів тут створювалася навчальна база. Свій добрий слід в історії училища залишили колишні директори Сергій Семенов, Володимир Бартман, Ілля Шлемов, Борис Адаменко, Борис Карякін, Валентин Січко, Юрій Отрадноє, Борис Ткачук.

Теперішній керівник училища-ліцею Василь Сідор – висококваліфікований педагог, досвідчений господарник, відмінник освіти України, нагороджений медаллю Антона Макаренка. Уже понад 16 років продовжує він добрі традиції своїх попередників, адаптуючи ліцей до непростих вимог сьогодення.

Після закінчення у 1973 році Чернівецького технікуму залізничного транспорту Василь Сідор отримав диплом механіка вагонного господарства, а відслуживши у війську, розпочав свою педагогічну роботу – майстром виробничого навчання, прийнявши групу учнів оглядачів вагонів.

Щиро і тепло згадує він свого першого наставника – майстра Сергія Морозова, який розгледів у молодому хлопцеві педагогічні здібності, спрямував молоду енергію в русло складної педагогічної праці, що в подальшому дало добрий результат. Уже незабаром група учнів майстра Сідора була кращою у навчанні.

70-ті роки були надзвичайно складними в його житті. Напружена педагогічна робота в училищі, навчання в Чернівецькому університеті, а потім в Одеському технологічному інституті холодильної промисловості забирали багато сил. Однак усе здолав наполегливий та

цілеспрямований молодий майстер-педагог і в 1981 році отримав диплом інженера-механіка.

Якраз того року в училищі набрали першу групу учнів – механіків рефрижераторних поїздів, із якою Василь Ілліч успішно працював, викладаючи одночасно спецтехнологію, будову та устаткування рефрижераторних вагонів.

Працював старшим майстром ТУ-1, а в останні роки існування цього училища – заступником директора з навчально-виробничої роботи. За десять років педагогічної роботи Василь Сідор пройшов усі сходи професійної драбини. А вже в березні 1996 року за клопотанням педколективу його призначили директором училища.

– Перші кроки на посаді керівника навчального закладу, – згадує Василь Сідор, – були доволі складними, перш за все через відсутність належного фінансування.

Та молодий керівник не розгубився, а з допомогою колег-педагогів, які всіляко його підтримували, робив усе, що тільки можна було в тих складних умовах становлення молодого української держави.

А попереду було багато невідкладної роботи зі створення належних соціально-побутових умов для учнів училища. Ремонтували будівлі навчальних корпусів, які набули сучасного вигляду, аудиторії стали світлішими й комфортнішими. До речі, на фасадній стіні головного корпусу встановлена меморіальна дошка – пам’ять про прекрасного педагога-професіонала Бориса Яковича Адаменка, основоположника професійної освіти на Буковині. У результаті клопіткої роботи замінено дахові покриття над майстернями, відремонтували стіни. Сьогодні це – справжні виробничі цехи із сучасними токарними верстатами та слюсарним устаткуванням. Працює кузня, де учні на практиці оволодівають ковальською майстерністю.

За останні три роки багато зроблено у висотному гуртожитку. Тут змінено дах, а на кожному з дев’яти поверхів встановлені телевізори і холодильники, нові меблі. Учні отримали комфортні умови для проживання та відпочинку. Особливою гордістю для директора є комп’ютерний клас, підключений до мережі Інтернет, та автоматизована котельня,

збудована у 2007 році, яка забезпечує теплою аудиторії та майстерні. Що особливо важливо – усі господарські й ремонтні роботи проводяться за коштів, зароблених учнями ліцею під час виробничої практики та за виготовлення замовлень для підприємств міста (ключі, зубила, молотки, ковальські вироби з художнім орнаментом).

Гармонійний розвиток молоді людини неможливий без спорту, тому в ліцеї активно працюють секції волейболу, футболу, баскетболу, тенісу, атлетизму, а їхні вихованці здобули чимало перемог на різних змаганнях.

– Робота директора – це щоденні господарські клопоти, опорою в цій непростої праці є педагоги-ветерани – зауважує Василь Ілліч. – Коли є порозуміння в педколективі, тоді є і успішна робота.

Тому хорошими результатами роботи сьогодні він завдячує своїм колегам, які віддали понад 30 років праці в ліцеї: Василю Суляку, Олександрю Александрову, Митрофану Голодюку, Ользі Красовській, Ісідору Савчишину. До цієї когорти належать і майстри Богдан Кусий, Марія Неділько, Олег Нешпіль, Любов Горбенко, Едуард Смотров, Микола Чорний, заступник з навчально-виробничої роботи Оксана Дашкевич та з виховної роботи Людмила Руснак. А ще молоді викладачі Василь Курилів, Валентина Сорокіна, Світлана Богачук, Анатолій Філіпчук. Звичайно, не менш відповідально ставляться до своєї роботи працівники гуртожитку: комендант Тетяна Ротарь, вихователь Ніна Єнкова.

Василь Сідор береже, шанує і примножує традиції, закладені старшим поколінням педагогів. Щороку на свято першого дзвоника запрошує випускників минулих літ, котрі діляться з учнями своїми спогадами, розповідають про здобутки в роботі. А через кілька років відбуваються урочистості з нагоди ювілейних дат ліцею. На таких зустрічах присутні педагоги та випускники всіх поколінь – цей зв’язок не переривається, він має велике виховне значення для сучасної молоді.

До 65-річчя ліцею, яке святкували у 2010 році, за сприяння Василя Ілліча видано книгу спогадів “Через роки – до станції Визнання”, у якій переплітаються події повосених років і



сьогодення. Мабуть, тому й не старіє ліцей, незважаючи на свої 66 років, бо щороку сюди приходять молоді учні та педагоги, щоб учитись і навчатись, разом творити його славу історію для майбутніх поколінь.

За роки свого існування ліцей-училище підготував понад 28 тисяч кваліфікованих робітників для залізниці. А географія роботи його випускників простяглася від країн Прибалтики, Молдови, Казахстану до Далекого Сходу Росії.

Щороку понад 500 учнів опановують у ліцеї залізничні професії: помічника машиніста тепловоза, механіка СЦБ, провідника пасажирських вагонів, механіка холодильних установок, токаря, ковала.

Колектив педагогів та майстрів виробничого навчання на чолі з директором передають учням знання, досвід та разом із професією діляться з ними наукою життя.

Невблаганно біжить час, стрімко летять роки. Перший сніг сивини торкнувся скронь Василя Ілліча, адже життя – як бурхлива річка, що несе свої води через крутосхили та водоспади. Він реалізує себе на нелегкій педагогічній роботі, живе серед молоді – навчає, виховує, переконує, щиро радіє успіхам вихованців. Понад усе цінує Василь Сідор честь ліцею та високу фаховість його випускників.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
випускник училища
(теперішнього ліцею) 1955 року,
колишній машиніст тепловоза, м. Чернівці

Професійний досвід Олександра Гаргала не раз допомагав залізниці

(Закінчення. Поч. на 6-й стор.)

Залізничний дипломат

Після зразкової роботи на станції Чоп у 1960 році Олександра Гаргала перевели в Ужгород, де він працював начальником відділу руху. Через 7 років він очолив Рівненське управління залізниці і на цій посаді продовжив модернізацію галузі. Олександр Гаргала розглядався в якості претендента на посаду начальника Львівської залізниці. Його кандидатуру підтримували міністр шляхів сполучення СРСР Микола Конарев та член політбюро ЦК КПРС Володимир Щербицький. А Львівський обласний комітет компартії пропонував Марата Грабського.

– Міністр викликав мене до Москви, і у нас відбулася спокійна зважена розмова, під час якої я подякував міністру за підтримку і відмовився від посади на користь Марата Никифоровича Грабського. Я розумів, що для начальника залізниці принципово важливою є щоденна підтримка обкому партії у сотнях виробничих питань, і без цієї підтримки може постраждати загальна справа. Тоді міністр запропонував мені посаду заступника начальника залізниці. Я погодився з одним застереженням: якщо ми з Маратом Никифоровичем не спрацюємося, то я попрошуся на іншу

залізницю. Так і сталося. Я поважав Марата Никифоровича, як начальника залізниці, але у нас із ним були різні стилі керування. У 1984 році міністр запропонував мені роботу в Софії – уповноваженим представником Міністерства шляхів сполучення СРСР при торговому представництві в Болгарії.

Нова доба, нові виклики

У той час Болгарія, багата на городину, експортувала овочі та фрукти в СРСР усіма можливими способами: морем через паромну переправу Варна-Іллічівськ, автодорогами і, звичайно ж, залізницею. Однак обсяги перевезень все одно були більшими, ніж можливості транспортування. Олександрю Гаргалі довелося застосувати увесь свій досвід у частині підсилення потужності, збільшення пропускної здатності залізниць, механізації робіт для ущільнення перевезень, їх раціоналізації і правильного розподілу всіма видами транспорту.

Саме в Болгарії Олександр Петрович досяг пенсійного віку. Та було ще і здоров’я, і вдосталь безцінного професійного досвіду висококласного фахівця, і він у 60 років продовжив працювати на посаді рядового інженера у службі зовнішніх зв’язків Львівської залізниці. Та вже за рік, у 1991-му, життя держави різко змінилося, зачепивши і залізничну галузь.

Із проголошенням незалежності незалежною стала і залізниця. Однак на перших порах, відірваній від структури союзних залізниць, їй було дуже важко. Саме тут і знадобився досвід ветеранів. Олександрю Петровичу запропонували посаду заступника начальника новоствореного Валютно-комерційного управління (ВКУ). Його досвід та зв’язки, обізнаність у специфіці регіону та знання міжнародної практики роботи знадобилися у повній мірі.

– Колектив ВКУ починав свою роботу, як кажуть, із чистого аркуша, – наголошує Олександр Гаргала. – Ми брали участь у створенні міжнародних правил і розрахунків, відстоювали інтереси Укрзалізниці перед 42 залізницями різних країн. Завдяки ґрунтовним системним знанням нашим фахівцям вдалося повернути залізницю мільйони швейцарських франків, американських доларів та іншої валюти.

Основною проблемою періоду становлення Укрзалізниці був брак інформації про розрахунки. Розподілом коштів за перевезення продовжувало займатися Міністерство шляхів сполучення у Москві, а головний обчислювальний центр Укрзалізниці не мав можливості вийти на міждержавний рівень.

– Уявіть, їде вантаж із Росії в Румунію, а ми навіть достеменно не знаємо про це і уявлення не маємо, скільки вони нам винні за використан-

ня наших потужностей, – каже Олександр Гаргала. – А якщо з вантажем щось трапиться, то винні ми. У Москві в обчислювальному центрі працював мій знайомий. Я неофіційно поїхав до Москви, зустрівся з ним і попросив поділитись інформацією. Це коштувало мені кількохсот американських доларів. Але здобута таким чином інформація дозволила нам повернути залізниці мільйони швейцарських франків, які ми недоотримали від Росії.

Після розпаду СРСР Олександр Гаргала долучався не лише до становлення Укрзалізниці. Його багатий досвід міждержавного залізничного сполучення охоче переймали Грузія, Вірменія, Білорусь.

Нині Олександр Петрович – на заслуженому відпочинку. Залізничними справами він цікавиться здала, але має щоденне заняття – господарку.

– Маю дачу, вирощую там городину – огірки, моркву, полуницю, смородину, малину, – розповідає ветеран. – Дуже люблю працювати на землі. Якщо щось вдома треба зробити – сам поруюсь. Он нещодавно люстру поладив. Тепер могу більше уваги приділяти сім’ї. Повертаю, так би мовити, борги, бо в роки праці сім’я була обділена моєю увагою.

Спілкувався Богдан ЮРОЧКО

ЗАСНОВНИКИ: управління Львівської залізниці та дорпрофсож Ресстраційне 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 ПЕЛІХ.....226-36-23 Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83 Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34 Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27 Коректор Андрій КОСЮРА.....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 38 669. Замовлення 229. 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”.
---	---	--	--	---