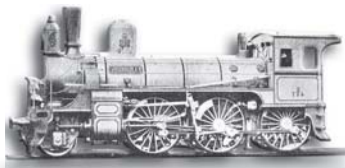


На старому фото, датованому 1904 р., яке вже понад століття зберігається в сім'ї колишнього машиніста, а нині ветерана транспорту Ярослава Ступницького, зображені люди у типовому для Прикарпаття вбранні, що брали участь у земляних будівельних роботах. На жаль, нині уже важко розрізнити їхні обличчя, та добре видно, що "озброєні" вони були лише лопатами та тачками.



# Львівській залізниці 150 років

серйозніший, ніж у будь-який сучасний інститут. У радянські часи багато писали про те, як гнобили простих робітників та про їхні копійчані зарплати. Не буду сперечатися, але за часів Австро-Угорщини залізничники вважалися місцевою елітою і кожен, хто одягав цю форму, був значно заможнішим від сусідів, бо міг не лише купити корову, а й цілком пристойно утримувати чималу сім'ю. Я мав три роки, коли дід Дмитро помер. Добре пам'ятаю розповіді тата, який казав, що дід довго

ло "Нафтусі" та мінеральної води для лікування шлункових захворювань, нещодавно відкрили басейн. Сьогодні в це важко повірити, та в 1969 році в Розлучі навіть відбувалися змагання за першість України зі стрибків у воду з трампліну.

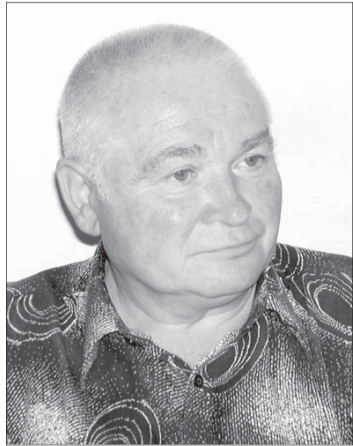
Про свою роботу на залізниці Ярослав Федорович розповідає по-протокольному скупку. У 1965 році закінчив технічне училище в Турці, за спеціальністю електрик. Після отримання диплома у складі електромонтажного поїзда №52 брав участь у будівництві та

років, зазвичай є що згадати. Є такий випадок і в житті Ярослава Федоровича.

– Пригадую відкриття Львівського приміського вокзалу. Мені випала нагода вести новий електропоїзд на Моршин. Тоді начальником моторвагонного депо був Іван Груник. Як зараз пам'ятаю, було це 29 грудня 2003 року. Львівська залізниця щойно отримала новий електропоїзд з Луганська, тому разом зі мною їхали четверо представників підприємства-виробника. Все йшло нормально, та

та, дякувати Богу, діти виросли нормальними самостійними людьми. Сьогодні Лілія працює у службі енергозбуту.

Практично вся наша рідня – теж залізничники. Татові брат і сестра багато років відпрацювали на залізниці. Нещодавно я займався підрахунками залізничного трудового стажу нашої родини. Загалом вийшло 290 років. Все це дослідження почалося з того, як дочка повідомила, що у неї на роботі збирають відомості про трудові династії.



– Десь тут є й односельці мого діда, – розповідає Ярослав Федорович, – а в лівому нижньому кутку фотокартки – жінка у світлій хустці із кошиком у руці. Це – моя бабця Катерина – якраз принесла дідові Дмитру обід на будівництво. На жаль, як ми не роздивлялися фотографію, знайти діда на ній так і не вдалося, але він тут точно є! До речі, на світліні зафіксовано унікальний фрагмент з історії Львівської залізниці – будівництво залізничної лінії біля села Розлуч, Львівської області. Саме з неї почалася довга залізнична кар'єра мого діда.

– З роботою в Галичині в ті часи було надзвичайно суцужно, якщо когось брали на залізницю, це вважалося надзвичайною вдачею, – продовжує свою розповідь Ярослав Федорович, – на зарплатню залізничника можна було утримувати всю сім'ю. Щоправда й вимоги до претендентів були надзвичайно високі. Як розповідав мій дід, зі всього нашого села (на той час досить великого – приблизно 300 номерів) на залізницю потрапило всього 4 чоловіки. І це на чорнові роботи з підготовки земляного насипу для майбутньої колії. Загалом мій дід пропрацював на залізниці аж до 1953 року. Після довгих архівних пошуків знайдено документи про його трудовий шлях до 1937 року. Тепер займаюся пошуками решти документів про роботу діда від 1937 до 1953 років.

Часом мене запитують, як сталося, що звичайний селянин без освіти раптом став залізничником, адже конкурс туди був набагато

працював тимчасово, дуже добре показав себе і лише у 1912 році його прийняли на постійну роботу. Вважайте, що "курс молодого бійця" для нього тривав аж 8 років!

У ті часи тривало будівництво залізниці від Самбора. Мій дід був старшим робітником колійних робіт. Не знаю скільки робітників було в його бригаді, та, судячи з фото – не один десяток. Думаю, що за сьогоднішнім переліком штатних посад – він був не менше як бригадиром колійної бригади.

Батько Ярослава Федоровича також усе життя працював на залізниці.

– Часто згадую часи дитинства, – розповідає ветеран-залізничник, – що добре закарбувалися в пам'яті. Ішов 1958 рік, було досить голодно. Пам'ятаю, як тато одержував два лотки хліба з поїзда, і люди бігли отримувати свої буханці. Сьогодні в Розлучі вже нема станції – залишилися лише зупиночний пункт на 116 км. Раніше на його місці стояла двоповерхова станційна будівля, збудована ще за часів Австро-Угорщини. Вона справно служила при польській владі, пережила німців і, напевно, служила б і далі, та вже за часів суверенної України її чомусь розібрали. Колись у цій самій будівлі мій батько працював квитковим касиром і виручка на ті часи була немалою. Потім станцію кілька разів закривали, знову відкривали. До речі, наше село курортне. Тут і сьогодні працює дванадцять туристичних баз, є власне джере-



монтажі обладнання тягової підстанції. У той час тут ходили лише паровози та тепловози. Звідси ж пішов до армії. Після служби повернувся на залізницю, отримав скерування у школу машиністів. Після її закінчення працював помічником машиніста електровоза. З 1982 до 2005 року працював у моторвагонному депо слюсарем, майстром, машиністом електропоїзда. До речі, за всі роки роботи на колії не загубив жодного талона попередження. Пропрацював у трьох депо: Львів-Захід, Львів і моторвагонному, коли воно знову стало самостійним підрозділом.

Кожному залізничнику, який пропрацював не один десяток

раптом на перегоні Більче-Стрий у нас почали самовільно падати пантографи. Добре, що спеціалісти були поруч, тому простояли ми недовго. Усунули неполадку й рушили до пункту призначення, де нас чекала урочиста зустріч.

Кожна людина рано чи пізно опиняється перед вибором – куди піти вчитися чи працювати. Схоже, що дочка Ярослава Ступницького, Лілія, зробила свій вибір ще під час навчання у школі.

– Я завжди підтримував її намір працювати на залізниці, – розповідає батько, – діти змалку бачили мою роботу і добре знали, що таке нічні зміни. Через специфіку роботи машиніста ми бачилися мало,

Прийшла моя Лілія додому й мало не плаче: "Тату, у нас на роботі є вже три залізничних династії, а про нашу ніхто не знає?" Я кажу їй: "Та в нашій родині більше, ніж три покоління залізничників!"

Якщо знайдуться документи про роботу на залізниці з 1937 до 1953 року діда Ярослава Ступницького, виїде зо три сотні років. Всі наявні документи про трудовий шлях діда Ярослав Федорович уже передав у музей залізниці.

**Спілкувався**  
**Олександр ГЕРШУНЕНКО**  
Фото з архіву сім'ї Ступницьких

