

# Професійні вершини Сафонія Басараби

**Будівельні "автографи" Сафонія Басараби розкидані по усій Львівській залізниці. Сьогодні колишній начальник будівельного управління №1, заступник начальника Львівського відділку залізниці з питань будівництва колії, зв'язку та енергогосподарства, керівник будівельно-монтажного тресту залізниці теплим і вдячними словами згадує свою трудову діяльність на залізниці: початок житлового будівництва у Львові на вулиці Я. Мудрого, І. Богуна, Окружній, перші 14-поверхові будинки у мікрорайоні Левандівка, а було ще в його трудовій біографії будівництво шкіл, дитячих садків, Будинків культури, тягових підстанцій, реконструкції багатьох станцій нашої магістралі...**



У трудовій книжці Сафонія Басараби – лише два записи, перший із них – Львівська залізниця, якій він віддав 27 років праці. А починалося "залізничне" трудове життя майбутнього керівника із навчання в Харківському інституті інженерів залізничного транспорту, куди він вступив після закінчення середньої школи на Рівненщині. Прийшовши на залізницю наприкінці 50-х років, Сафонію Васильовичу довелося "піднімати" ще не повністю відбудоване після війни залізничне господарство.

## Пріоритетне завдання – відновлення магістралі

– Залізниця мала виняткове значення у воєнний час, – згадує Сафоній Басараба. – Мені розповідали, що коли радянські війська захопили Львів, німці втікали, а їхнім саперам дали завдання підірвати колії на станціях Клепарів та Львів. Німці добре знали, що лише залізницею можна було швидко доставити значні обсяги озброєння та людей у фронтову зону. Саме тому, коли наші відвойовували територію, то основним завданням для них було відразу відновити залізницю. Відновили одну-дві колії на станції і по них вже йшли поїзди. Стандартна рейка була 12,5 метри, але, тоді дозволили обрізати куски, які залишалися після вибухів (по 2,5-4,5 метри), і з'єднувати їх, щоб якнайшвидше налагодити рух.

27 липня 1944 року було звільнено Львів, а 1 серпня видано наказ Міністерства шляхів сполучення про створення управління будівельно-відновлювальних робіт, адже треба було відновлювати колії та об'єкти, які повинні обслуговувати рух поїздів на залізниці. На базі цього управління і було створене будівельне управління №1.

У період післявоєнної відбудови довжина колії на станції була 720-730 погонних метрів, а склади в той час вже почали формувати на 50 вагонів. Тоді ще була паровозна тяга, от чотири паровози і вели такий состав через перевали. Довжина колії тоді значно обмежувалася можливостями, однак обсяги перевезень наростали. Постало питання привести довжину колії навіть на невеличких станціях не менше 850 метрів. Наш виконробський пункт якраз займався подовженням колії від Стрия до Лавочного. Потім, коли я працював начальником

ділниць, ми зробили подовження колії аж до станції Скотарське, також до Стрия, на Самбір та до Сянока. Я брав участь і в подовженні колії на станціях Старе Село, Давидів, Бібрка, Ходорів і навіть на станціях Івано-Франківського відділку залізниці. Ми зробили подовження колій фактично на всіх напрямках, які йдуть до Львова. Це значно підвищило спроможність залізниці виконувати завдання із перевезень, які з кожним роком зростали.

## Щоденна праця будівельників

Після закінчення інституту мене призначили будівельним майстром. Ми займалися реконструкцією, подовженням колії. Після закінчення цих робіт мене перевели на станцію Клепарів, там проводили найбільшу на ті роки реконструкцію, яку завершили у 1962 році. У 1963-1965 рр. я працював інженером виробничого відділу, а у 1965-1969 рр. – старшим виконробом БУ №1. Курував реконструкцією станції Львів від Клепарова до Рудно, станцій Івано-Франківськ, Тернопіль. На посаду головного інженера будівельного управління №1 мене призначили 20 листопада 1969 р., на усе життя запам'ятав цю дату, адже цього дня в мене народився другий син. В Івано-Франківському відділку залізниці було своє будівельне управління №2, однак у них не було спеціалістів із реконструкції колійного господарства, тому й запрошували на роботу наших працівників із БУ №1. Загалом реконструкція станції – це надзвичайно відповідальна та об'ємна робота, адже йшлося не лише про колію, а й про засоби зв'язку, енергетику (на той час вже були електрифіковані колії), а відтак прийшлося робити реконструкцію контактної мережі.

У Кошиці (Словаччина) побудували металургійний комбінат, туди з Радянського Союзу йшла руда та вугілля. Наша залізниця мала великий вантажопотік із Угорщиною, Польщею, Німеччиною, Австрією, тодішніми Чехо-Словаччиною та Югославією. Усі вантажі, які із західних країн йшли до нас, на станції Чоп треба було перевантажувати у вагони на нашу широку колію. За добу перевантажували 1100-1200 вагонів. Я пригадую, що на початку 80-х років навіть працівників управління залізниці мобілізували на тиждень на станцію Чоп на пере-

вантажувальні роботи. У критих вагонах везли обладнання, товари легкої промисловості, у відкритих – вугілля, руду, метали.

Значна частина роботи припала і на відбудову вагонного та локомотивного господарства. Ми реконструювали у Львові депо Схід, Львів-Захід, пасажирське вагонне депо Львів, вагонні депо Клепарів, Стрий та Дрогобич. У вагонному депо Дрогобич зробили реконструкцію основних цехів, виконали складну роботу із побудови очисних споруд. Пригадую, що був на об'єкті у переддень Нового року (це було у 1963 р.), і коли ввечері прийшов на автостанцію, з'ясувалося, що автобуси до Львова вже не йдуть. Однак у Дрогобичі тоді ще було авіасполучення, от я і полетів до Львова шестимісним "кукурузником". Політ тривав приблизно 45-50 хвилин і Новий рік я зустрів із сім'єю, хоч вражень від цих передноворічних годин залишилося багато.

## Житло – для залізничників

Оскільки у Львові було багато залізничних підрозділів, зокрема, пасажирське вагонне депо, вагонне депо Клепарів, дві дистанції колії, енергодільниця, дистанція сигналізації і зв'язку, два локомотивних депо, дистанція вантажно-розвантажувальних робіт та інші, то на початку 60-х років постало питання про забезпечення житлом залізничників. З ініціативи начальника залізниці Григорія Головченка, яку продовжив його наступник Григорій Богданович, залізниці надали для будівництва житла для своїх працівників цілий мікрорайон – Левандівку.

Роботи там було багато, доводилося частково зносити існуючі там будівлі. У 1976 році на Левандівці побудували перший у Львові 14-поверховий будинок висотою 45 метрів. Для місцевої будівельної індустрії на той час це було визначним досягненням. Таких будинків з моєю участю було побудовано п'ять. Крани для будівництва ми замовляли в Польщі. Однак подальше спорудження цих висотних будинків призупинили через складнощі в експлуатації та обслуговуванні – не було пожежних драбин достатньої довжини та іншого обладнання. З метою покращення соціального забезпечення жителів нового мікрорайону міська влада висунула вимогу про будів-

ництво на Левандівці шкіл і дитячих садків. Залізниця збудувала школу №64 на 1600 місць, яку відкрили 30 серпня, а вже 1 вересня діти пішли на навчання. На вулиці Широкій побудували дитячий садок на 320 місць, ще один на 140 місць звели біля 64-ої школи. Пригадую, як за короткий термін ми здали в експлуатацію три будинки на 144 квартири кожен. Міське керівництво часто привозило керівників будівельних управлінь міста на наші об'єкти, щоб показати, як треба якісно будувати. Житло для залізничників будували у Львові і на Окружній, Моршинській, Конотопській, Полтавській, Ярослава Мудрого, на лінії – у Красному, Ходорові, Самборі, Мостиськах, Тернополі...

## Специфіка залізничного будівництва

Працівники нашого будівельного управління збудували піонерський табір на станції Тухля, у Брюховичах – у 1951-1954 рр. – багатокорпусний піонерський табір, їдальню, спортивний майданчик, у Тернополі – Будинок культури залізничників.

Довелось займатися і такою специфічною роботою, як будівництво тягових підстанцій. Коли йшла електрифікація зі Львова на Самбір-Сянки – тягові підстанції були розраховані на два-три перерони, ходили менш потужні локомотиви, була меншою вага составів, а потім постала проблема – існуючої потужності станцій не вистачало, складам треба було тягнути по 50 вагонів. На станції Нижня Яблунька в полі, як кажуть, "з нуля" ми збудувати тягову підстанцію. Аналогічне будівництво згодом завершили і на станціях Розлуч та Підбірці.

Коли обсяг роботи на лінії збільшувався, ми додатково приймали працівників на певний період. Штат управління коливався у межах від 950 до 1050 працівників, з них 220 осіб – у відділі головного механіка. На той час у нас була потужна механізація, працювало 13 баштових кранів, ще більше автомобільних кранів, 60 вантажних машин. Більшість механізаторів в управлінні були фахові, стабільні кадри.

Я займався й реконструкцією нашого внутрішнього будівельного двора в управлінні. Ці роботи були для нас, як хобі, адже це наш внутрішній об'єкт, про який у нас ніхто не запитував. Ми побудували нові механічні майстерні, гаражі, повністю механізували бетонний вузол, збудували трансформаторну підстанцію.

## Висоти професійної кар'єри

Сафоній Басараба завжди відзначався дивовижним прагненням до роботи, молодістю мислення, юначою енергією високого рівня фахівця будівничої справи. На посаді інженера він подав чимало пропозицій про вдосконалення будівельних технологій, за що в 1969 р. одержав звання "Заслужений раціоналізатор України". За високу культуру будівництва, відмінну якість робіт на вчасно зданих в експлуатацію об'єктах, Сафоній

Васильович нагороджений дипломами, почесними грамотами Держбуду Союзу РСР та Держбуду України.

Фаховість та відповідальність у роботі Сафонія Басараби не залишилася непоміченою. У 1980 р. він очолив будівельне управління №1, а наступного року, згідно з наказом Міністерства шляхів сполучення, Сафонія Васильовича призначили керівником будівельно-монтажного тресту залізниці. Під керівництвом досвідченого керівника було зведено чимало нових об'єктів, виконано багато реконструкцій. У 1984-у Сафонія Басарабу призначено на посаду заступника начальника Львівського відділку залізниці з питань будівництва колії, зв'язку і енергогосподарства, а в 1986 р. рішенням облвиконкому переведено в агропромисловий комплекс області на посаду заступника голови комплексу з питань будівництва. Із 1988 року Сафоній Басараба очолює об'єднання "Львівоблагропромбуд". Під його керівництвом об'єднання у 1986-1987 рр. (після аварії на Чорнобильській АЕС) збудувало 187 житлових будинків в с. Мар'янівка Київської області. У 1988 році після землетрусу у Вірменії працівники об'єднання на чолі з Сафонієм Васильовичем виконували завдання державного значення – відбудували районний центр Гусакан у Вірменії. За цю роботу Сафонія Басарабу нагородили Дипломом керівництва Вірменської РСР. У 1990-1992 рр. під керівництвом Сафонія Васильовича збудовано 120 житлових будинків із усією інфраструктурою в с. Малинівка Брусилівського району Житомирської області для відселення потерпілих сімей із Чорнобильської зони. Під час виконання цих завдань переплелись долі будівничих: залізничних будівельників та Сафонія Васильовича.

Уже понад 20 років трудове життя Сафонія Васильовича не пов'язане із Львівською залізницею. Однак спогади про роботу на магістралі займають чільне місце в його серці. Переглядаючи позовні фотографії, на яких зображені багатопверхові будівельні творіння, член ради Спілки будівельників України Сафоній Васильович Басараба розповідає все нові та нові факти з історії розвитку будівельного господарства залізниці. Скільки об'єктів "виросло" на Львівській залізниці з його легкої руки – порахувати вкрай складно. Не порахувати й усіх співробітників – майстрів, виконробів, бригадирів, із якими Сафоній Басараба працював у ті далекі роки, від яких набрався досвіду і яким сам згодом допомагав у професійному становленні. У рідному будівельному управлінні №1 сьогодні працює чимало учнів та колег Сафонія Васильовича, для яких він завжди є бажаним гостем, якого пам'ятають, цінують і поважають.

Галина КВАС

**Редакція висловлює щире вдячність голові профкому будівельного управління №1 Опрісі Сич за допомогу в підготовці матеріалу**