

# Понад дві тисячі об'єктів будівельника Владислава Кмитюка



За свої вісімдесят сім колишній головний інженер будівельного управління № 1 Владислав Никифорович Кмитюк побачив і пережив стільки усього, що, напевно, вистачило б не на одне життя. Він добре пам'ятає довоєнний Київ і старий Хрещатик, на якому тільки-но з'явилися перші підйомні крани. Як і багато його ровесників, Владислав обожнював футбол і киявське "Динамо", а багатьох гравців цієї легендарної команди неодноразово бачив зблизка.

## Німецька наука

Владиславу Кмитюку поталанило. В їхньому будинку мешкав старшина міліції, який завжди давав хлопцю квиток на матч динамівців.

— Команда була дійсно класна, — згадує Владислав Никифорович. — Футболісти зіграли кілька матчів в окупованому німцями Києві, жоден з яких не програли. Не поступилися динамівці спортивною честю і в останньому "матчі смерті". У жорсткій безкомпромісній грі "істинні ариїці" безнадійно програли динамівцям із розгромним рахунком 8:0. Через деякий час більшість футболістів-динамівців загинули в концтаборі...

Початок війни Владислав Никифорович зустрів на другому курсі технікуму, до евакуації не потрапив, тож мусив разом із багатьма юними киянами пішки пройти не одну сотню кілометрів, рятуючись від німецьких військ. Про це теж можна було б написати окрему книгу. Добре запам'яталося, як на шляху до окупованого Києва в одному із сіл поліція відібрала в юнака всі його "скарби" — географічний атлас світу, кишеньковий годинник та батьківський подарунок — бритву "Золінген".

Пройшовши сотні кілометрів, ночував під скиртами в полі і врешті добрався до Києва та знайшов там своїх рідних. Йшов 1942 рік, жилося в окупованому місті кепсько, незважаючи на те, що вони з батьком працювали на фабриці, харчувалися погано — по картках видавали лише хліб із проса. Та, незважаючи на важкі часи, юнак не полишив мрії про подальше навчання і цілий рік навіть провчився в інституті, який відкрили німці.

— В окупованому Києві з'явилися оголошення, що на вулиці Рейтарській почав діяти гідромеліоративний інститут. Запрошували всіх, так я знову став студентом, — згадує Владислав Никифорович. — Навчання велося російською, викладачами були киявські науковці і якість навчання була доволі високою. Провчився я там цілий рік, а потім німцям було вже не до інститутів...

## Місто призначення — Львів

Коли прийшли наші війська, він відразу подав документи до залізничного технікуму і після екзамену був зарахований на третій курс. Як відмінник навчання, мав право на вибір майбутнього міста призначення і відразу обрав Львів, який став його другою батьківщиною.

— Йшов сорок п'ятий рік. Роботи було надзвичайно багато, — продовжує ветеран, — мене відразу призначили техніком третього будівельного управління "Дорбудтресту" (теперішнє управління будівельних робіт № 1), невдовзі я став майстром. Локомотивне депо Львів-Схід та Львів-Захід це — мої об'єкти. Сьогодні мало хто пам'ятає, що колись на місці депо Схід знаходилося озеро, ми його осушили і побудували там обертове коло, майстерні, відновили віяло, яке було зруйноване.

Вдруге молодий спеціаліст зустрівся з німцями вже у Львові. Щоправда, тепер все помінялося.

— Відбудова депо Львів-Захід відбувалася із застосуванням праці військовополонених, — розповідає Владислав Никифорович. — Щодня на цих роботах працювало по сто осіб-військовополонених. І тепер вони вже не виглядали тими пихатими "володарями Європи", яких мені доводилося бачити в окупованому Києві. На наших об'єктах вони здобули репутацію дуже дисциплінованих працівників. З 1945 по 1947 рік полонених утримували на території сьогоденної колонії по вулиці Шевченка, а потім відпустили до Німеччини.

У повоєнні часи порядки були дуже жорсткі. Ветеран добре пам'ятає, що за недоважені 100 грамів ковбаси продавець міг отримати рік тюремного ув'язнення, за перехід Хрещатика в невідомому місці штрафували на 3 карбованці, а якщо бодай на годину запізнився на роботу, то потрапляв під суд, за рішенням якого із зарплати утримували 10%. А ще у ті часи дуже популярним був формений одяг, у який "одягли" не лише залізничників, а майже всіх. Навіть листоноші і фінансові працівники мали власну форму.

## Інженер — професія творча

Відбудова залізниці потребувала величезної кількості будівельних матеріалів, тож невдовзі

почалося спорудження заводу залізобетонних виробів та ремонтно-механічних майстерень. Під час цих робіт Владислав Кмитюк став виконробом, а вже у 1953 році одержав запрошення на навчання до інституту в Ленінград.

— Курс навчання в нас був прискорений — всього 2 роки, — пригадує Владислав Никифорович, — але це зовсім не означає, що вчилися ми абияк. Викладали нам справжні корифеї своєї справи. Головною в нашому навчальному профілі була кафедра опірності матеріалів. Серед студентів ходили легенди про директора одного з підприємств (їхня група навчалася якраз перед нами), який примудрився 13 разів "завалити" цей екзамен. Розповідали, що лише на чотирнадцятому професор махнув рукою і поставив йому "худеньку" трієчку. Та наша група була дуже сильною — у нас було багато відмінників, і складала ми іспити з першого разу.

Після закінчення інституту Владислав Кмитюк знову обрав Львів і невдовзі був призначений головним інженером БУ-1.

— У депо Львів-Захід ми будували спеціальні колійні комунікації для тепловозів, бо колишні віяла, що використовувалися для паровозів, вже не годилися, — розповідає ветеран. — За проектом тут збудоване прямокутне депо. Його здали в експлуатацію до нового 1956 року. Ця робота потребувала нестандартних підходів. Будівельникам ніяк не вдавалося змонтувати аркове перекриття стелі — через велике навантаження в бетонній конструкції раз-по-раз з'являлися тріщини. Вимоги до термінів здачі і відповідальність за їхній зрив були дуже серйозними, тому Кмитюк запропонував замінити ці конструкції металевими фермами. "Дорпроект" швидко виконав перепроєктування і будівельники вклалися у зазначений термін.

У 1960 році Владислава Кмитюка призначили головним інженером "Дорбудтресту" (він перебував у складі управління Львівської залізниці). На заводі залізобетонних виробів освоїли виробництво попередньо напружених залізобетонних шпал. До цього часу такого виробництва у Львові не існувало. Після цього знову першими у Львові на заводі залізобетонних виробів вони започаткували виробництво деревинно-стружкових плит (ДСП). Ця продукція використовувалася для виготовлення дверей, з часом ДСП використовували і для настилання підлоги.

Цікаво, що напередодні Владислав Кмитюк їздив у відрядження до Костополя, де за 160 млн карбованців побудували цех, який випускав таку ж продукцію, а от львівським будівельникам вдалося зробити практично те саме із підручних засобів. Тож своїм ДСП вони забезпечували всі підрозділи, які входили до складу Львівської залізниці. Потім поставили на потік

виробництво столярних виробів так званого фінського способу виготовлення — добре знайомі старшому поколінню дерев'яні віконні рами, які скріплювалися гвинтами. Про цю технологію у 1962 році багато писали в обласних газетах.

Кожен рік приносив щось нове. Коли Владислав Никифорович працював головним інженером тресту, у Львові освоїли випуск панелей перекриття із застосуванням шлакобетону. У той час на залізниці було дуже багато шлакових відходів, що залишалися після очистки паровозних топків. Така конструкція нагадувала багаточисельний піриг і її впровадження принесло чималу економію. Робили такі панелі у пропарювальних камерах на території колишнього відділу цивільних споруд у Львові по вулиці Чернівецькій, біля головного залізничного вокзалу.

Другою новинкою, яку вони теж впровадили, стали перші у Львові пропарювальні камери для швидкісного виготовлення бетонних блоків — раніше за технологією визрівання матеріалу вимагало 28 діб. А у них кондиційні блоки виходили за добу. Окрім численних промислових об'єктів перше будівельне управління звело чимало житлових будинків у різних районах Львова.

## Від Карпат до Києва

Відразу після переходу залізниці на тепловозну тягу було поставлене і виконане завдання — розширити вісім залізничних тунелів у Карпатах. А ще львівські залізничні будівельники доклали своїх рук до спорудження Палацу "Україна" в Києві. Працювали там вахтами по 100 спеціалістів із усіх будівельних управлінь залізниці. Залізничний вокзал у Чопі, збудований у 1980 році — теж його об'єкт.

За час роботи Владислав Кмитюк отримав чимало подяк, грамот і почесних відзнак. А от орденів немає.

— Як правило їх давали начальникам, а не головним інженерам, — сміється ветеран, — хоча основна відповідальність за технічну сторону виконання будівельних робіт та дотримання термінів завжди лежала на головному інженері. Наприклад, Чопський залізничний вокзал на всесоюзному конкурсі, що проводився у Москві, завоював золоту медаль. Нагородили розподілили так: золоту медаль — проєктувальнику, срібну — начальнику будівельної дільниці, на бронзову представили мене, та в останній момент надійшла вказівка нагородити "бронзою" рядового зварювальника.

Та мені — гріх ображатися, бо далеко не в кожного будівельника в активі понад дві тисячі об'єктів.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора

## ВВАЖАТИ НЕДІЙСНИМИ

- Посвідчення ЛВ №368542, видане ВП "Сарненська дистанція сигналізації і зв'язку" у 2009 р. ТИШКОВИЙ О.В.
- Посвідчення ЛВ №368533, видане ВП "Сарненська дистанція сигналізації і зв'язку" у 2009 р. ОСТАПЧУК В.С.
- Приміський квиток ф.5 №005320, виданий Львівським технікумом залізничного транспорту у 2010 р. ДОВГЕНКО Г.Б.
- Посвідчення ЛВ №287350, видане ВП "Локомотивне депо Львів" у 2009 р. ВОРОБЦЮ М.В.
- Приміський квиток ф.4 №008920, виданий ВП "Вагонне депо Дрогобич" у 2011 р. ВАСИШАКУ В.М.
- Посвідчення ЛВ №440814 та приміський квиток ф.4 №017834, виданий ВП "Локомотивне депо Львів-Захід" у 2011 р. СЕГІНУ В.І.
- Посвідчення ЛВ №229104, видане ВП "Локомотивне депо Львів" у 2004 р. САССУ П.І.

- Службовий квиток ф.3 №066783, виданий ВП "Рівненська дистанція електропостачання" у 2010 р. ПІРІЄВУ Т.М.
- Посвідчення ЛВ №384578, видане ВП "Локомотивне депо Мукачеве" у 2010 р. ЦАРИНСЬКОМУ М.М.
- Приміський квиток ф.4 №082561, виданий ВП "Пасажирське вагонне депо Львів" у 2010 р. ШОГАНУ І.І.
- Посвідчення ЛВ №401422, видане ВП "Львівська дирекція залізничних перевезень" у 2011 р. ГАНАСУ І.М.
- Посвідчення ЛВ №401018, видане ВП "Львівська дирекція залізничних перевезень" у 2010 р. ЗАЙОНЧКОВСЬКИЙ Л.В.
- Службовий квиток ф.3 №062995, виданий ВП "Рівненська дистанція колії" у 2010 р. ШТИБИ П.С.
- Приміський квиток ф.4 №084926, виданий ВП "Рівненська дистанція колії" у 2010 р. МЕЛЬНИЧУКУ П.В.

## ПОГОДА

прогноз погоди на 18-24 березня 2011р.

**Упродовж 18-24 березня на більшій частині території Львівської залізниці переважатиме прохолодна погода. У п'ятницю дощитиме, у горах — із мокрим снігом, на Закарпатті, Львівщині та в горах місцями сильні опади. Вітер південно-східний помірний, поривчастий. Температура вночі від 0 до 4° морозу, вдень від 0 до 5° тепла, на Закарпатті вночі від 0 до 5°, вдень 6-11°, при проясненні до 12-15° тепла. Упродовж вихідних невеликі, місцями помірні опади дощу та мокрого снігу, на Закарпатті та в горах помірні, подекуди сильні опади. Вітер північно-західний — від слабого до помірного. Температура в суботу вночі близько**

**нуля, вдень 1-6° тепла, на Закарпатті вночі 1-6°, вдень 8-13° вище нуля. У неділю вночі від 4° морозу до 1° тепла, вдень від 0 до 5° тепла, на Закарпатті вночі близько нуля, вдень 4-9° тепла.**

**У понеділок місцями невеликі опади. Температура вночі від 0 до 5° морозу, вдень від 0 до 5° тепла. Надалі на більшій частині території залізниці опади припиняться. У вівторок-середу температурний фон коливатиметься в межах від 0 до 5°, у горах — до 6-11°, місцями 12-14° нижче нуля, вдень 3-8°, на Закарпатті до 9-12° тепла. У четвер температура підвищиться на 1-3°.**

Ярослав ГОРОДЧУК, начальник дорожньої геофізичної станції



**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсож  
Ресстраційне свідоцтво  
КВ № 1252.  
**Редактор**  
**Ігор ПАРАЦАК**  
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 ПЕЛИХ.....226-36-23  
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34  
Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27  
Коректор Валентина СУТАК.....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 38 357.  
Замовлення 393.  
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".  
**Комп'ютерна верстка**  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
**Склад редакційної колегії:**  
Ігор Парацак, 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".