

Павло Іванович Сас віддав залізницю понад сорок літ життя. Під час навчання у Львівському технікумі залізничного транспорту (1966–1970 рр.) у його трудовій книжці з'явився перший запис "Електромонтер 4-го розряду СЦБ сигналізації і зв'язку станції Запоріжжя-2 Придніпровської залізниці". Після демобілізації з армійської служби у 1972 р. він повернувся на залізницю, проте уже на Львівську. Увесь цей час Павло Сас працював на різних посадах: електромеханіка СЦБ і зв'язку, старшого електромеханіка, начальника дільниці, технічного відділу Львівської дистанції сигналізації і зв'язку, ревізором з безпеки

значили електромеханіком СЦБ і зв'язку. Йшов 1973 рік, у цей час тут проводилися монтажні роботи для переходу із механічної на електричну систему централізації. А до того стрілки на станції переводили вручну, а семафори відкривали за допомогою важелів. Тоді керівником дистанції був Анатолій Григорович Соколов. Тож я потрапив учнем на дуже відповідальну ділянку роботи. Скажу чесно – було непросто, але цікаво.

Саме в цей час на дільниці, зокрема, на ст. Рудно, Мшана, Затока, Городок, Судова Вишня, Мостиська розпочалися роботи із впровадження поїзного радіозв'язку та облад-

ствпах просто серед лісу. Під час чергової негоди дерева падали на повітряні лінії, рвали дроти, що в кінцевому результаті призводило до затримки руху потягів. Звичайним транспортом у ці заці годі було дістатися, тож існувало два варіанти: або пішки, або попутними поїздами. Щоправда, колійники станції Брюховичі мали ще ручну дрезину, яку чомусь називали "піонеркою". Як правило, на місце чергової аварії виїздили двоє зв'язківців "озброєних" сокирою та пилою, інших інструментів ми не мали.

Коли Павло Іванович прийшов на залізницю, він застав ще один раритет – ручну велодрезину. Потім

У середині 70-х на залізницю відбувалася заміна обладнання станційного і міжстанційного блокування на більш сучасне та досконале (заміна реле типу НР на малогабаритні типу НШ, обладнання переїздів засобами автоматичної сигналізації та диспетчерського контролю, АЛСН). У першу чергу ставили блоки з малогабаритними реле, які встановлювали вже не на вулиці, а у станційних приміщеннях (постах ЕЦ), що значно підвищило надійність роботи обладнання і, як наслідок, зросла безпека руху поїздів.

У 80-х роках було відкрито рух поїздів, у т.ч. й пасажирський, від станції Затока до Шкла через стан-

майже рік). Наступним завданням став запуск електричної централізації і автоматичного розпуску вагонів на станціях Батьово, Ужгород, реконструкція станції Львів, будівництво приміського вокзалу та багато іншого.

Певний час Павло Іванович працював у апараті головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту. Робота тут непроста.

– Ревізорів не дуже люблять, бо більшість перевірок завершуються виявленням порушень і оргвисновками, – розповідає Павло Іванович, – хоча є й позитив. Насамперед це – колектив, у якому працюєш. Нам дуже допомагало те, що всі



## Трудова біографія Павла Саса – етапи розвитку залізничного зв'язку

на її візок поставили мотоциклетний двигун і швидкість цього транспортного засобу помітно зросла. Саме на такому візку він разом із дорожнім майстром якимось потрапив у аварію на дільниці Брюховичі-Куликів.

– Велика дрезина зламалася, треба було швидко дістатися до місця, – пригадує ветеран, – нас навантажили різним інструментом, на швидкості на кривій ми вискочили з рейок і полетіли вниз. Проблема була в тому, що ми взяли ключ-жезл на право зайняття перегону. Витягти нагору візок удвох не могли – насип був дуже крутий, а до станції чотири кілометри. Дільниця для руху поїздів закрита, значить поїзда нею не відправиш. Радіостанцій у той час ще не було. Мій напарник каже: "Ти молодий, доберешся швидше за мене, тож бери ключ-жезл і мерщій до станції по шпалах!". Адаже поки жезл не опиниться в гнізді спеціального апарату на станції, система буде показувати, що перегін зайнято рухомим складом. Словом, побіг я з тим ключем, а поїзд стоїть вже 20 хвилин. Затримка більше 5 хвилин загрожує оперативним виробом у керівництва із суворими висновками. Запитують, що сталося? Кажу, що поламалася дрезина. І ні пари з вуст про те, що ми злетіли, побили руки і голови. Потім пішли разом із монтерами колії, витягли ту дрезину, поставили на рейки і виїхали.

Ці Янтарне, Старий Яр – аж до Яворова. Треба сказати, що старою колійною гілкою поїзди рухалися зі швидкістю не більше 20 км/год, бо колія тут була ще довоєнної польської побудови. Тоді на станції Шкло активно розвивалася підземна виплавка сірки. Сьогодні це виробництво вже занедбане, а в ті часи кар'єри працювали на повну потужність. Введення цієї дільниці та її електрифікація були зумовлені саме цим виробництвом. На всій дільниці повністю замінили обладнання централізації та перегінного блокування, вивели з експлуатації перегінну електрожезлову систему. Павло Іванович добре пам'ятає, що останній семафор було демонтовано на станції Яворів. Тоді він працював начальником виробничої дільниці у ШЧ-2.

У 1986 році Павло Сас закінчив заочне відділення Дніпропетровського інституту інженерів транспорту за спеціальністю автоматика, телемеханіка і зв'язок. Темою його дипломного проекту стала розробка реального проекту будови електричної централізації станції Гірняк біля Сокаля. Проект успішно реалізовано, система експлуатується і сьогодні. Після цього було ще дуже багато робіт, та серед них особливо запам'яталася електрична централізація станції Тернопіль (зв'язківці працювали тут

ми були єдиною командою. Як не згадати добрим словом Григорія Михайловича Болкуна, який зумів створити такий ревізорський апарат, де кожен став універсалом. А це було нелегко, адже необхідно досконало розумітися у будові колії, вагонному, локомотивному, пасажирському господарстві та приладах автоматики і зв'язку, контролювати дотримання вимог нормативних документів, ПТЕ посадових інструкцій тощо.

Ці знання дуже допомогли Павлові Сасу в 1997 р. На залізницю в той час було нелегко із виплатою зарплати, почалися масові страйки локомотивних бригад, яким не виплачували за роз'їзний характер роботи. Через це робота в депо практично призупинилася. Та поїзди повинні ходити за будь-яких умов, тож Павлу Івановичу, який на той час працював у службі головного ревізора з безпеки руху, довелося зайняти крісло помічника машиніста тепловоза. А машиністом у цьому рейсі був інший ревізор. Разом вони вирушили до Ходорова і повернулися до Львова...

Через напружений графік роботи Павло Іванович дуже рідко бачив родину. Непомітно злетів час – вирости син та дочка, які теж обрали професію залізничника, тож можна сказати, що на Львівській залізниці з'явилася нова трудова династія.

**Олександр ГЕРШУНЕНКО**

руху поїздів Львівського відділка господарства СЦБ і зв'язку – головним ревізором з безпеки руху, помічником начальника локомотивного депо Львів з кадрів, начальником Львівської дистанції сигналізації і зв'язку. Набирався досвіду і згодом щедро ділився ним у справі розвитку та розбудови Львівської залізниці.

– У сім'ї я став першим залізничником, – розповідає ветеран. – Під час мого повернення на залізницю після армійської служби тут відбувалися великі зміни. Розпочалася інтенсивна реконструкція пристроїв автоматики і телемеханіки. А моя кар'єра зв'язківця почалася на станції Брюховичі, куди мене при-

нання станцій пристроями електричної централізації стрілок та сигналів (ЕЦ), напівавтоматичним релеємним двопутним перегінним блокуванням (РПБ). Радіус дії системи поїзного радіозв'язку був у межах кілометра. На стовпах ліній зв'язку вздовж колії монтували кабель-хвилевід. По суті він виконував функції короткохвильової антени, сигнал з якої приймала радіостанція локомотива.

Ветерани-зв'язківці ще пам'ятають часи, коли зв'язок між станціями був провідним селекторним вибірним і підносив чимало неприємних сюрпризів. Наприклад, лінії зв'язку від Львова на Раву-Руську, Стоянів, Сокаль, Червоноград розмістили на

## Колишніх професіоналів не буває

(Закінчення. Поч. на 5-й стор.)

Коли в тепловозах розпочали встановлювати швидкостеміри, Євген Рубаха долучився до їхньої модернізації. Для поповнення знань про швидкостеміри депо відрядило Євгена Богдановича на ленинградське підприємство, яке випускало швидкостеміри. У результаті раціоналізатор Рубаха власноруч виготовив стенди для перевірки різних приладів, які й сьогодні використовують слюсарі в автоматному цеху депо. За раціоналізаторські винаходи і пропозиції, яких було немало, Євген Богданович удостоєний звання "Заслужений раціоналізатор України". За 36 років праці Євген Рубаха нагороджений орденом "Трудового Червоного Прапора", у його трудовій книжці 139 заохочень за сумлінну працю.

Двадцять шість років тому Євген Богданович Рубаха вийшов на пенсію, але найкращий відпочинок – праця. Його золоті руки продовжували ремонтувати швейні машинки, велосипеди, телевізори, радіоприй-

мачі, різноманітні електроприлади, виготовляв ліхтарики та інші пристосування, необхідні в господарстві. Сусіди, колишні колеги по роботі, добрі знайомі не раз вдавалися до послуг "майстра на всі руки" Євгена Рубахи. Та найбільшу популярність він здобув як годинниковий майстер. Ремонтував усілякі годинники – ручні, настінні, настільні. Щоправда, зараз ремонтувати мініатюрну техніку уже важко, бо погіршився зір.

Не всім учителям щастить на добрих учнів. Євген Рубаха зустрів достойного учня в локомотивному депо Тернопіль – Миколу Феця, якому й передав свій професійний досвід. Слюсар з ремонту рухомого складу Микола Фецьо, як і його наставник, став добрим спеціалістом у депо, перейняв і навички в ремонті годинників. Якщо Євген Рубаха став залізничником волею життєвих обставин, то Микола Фецьо цей фах обирав свідомо. Про набір до училища залізничного транспорту дізнався із районної газети і без вагань поїхав до Львова. Через непов-

нолітній вік документи на помічника машиніста в училищі не прийняли, тому пішов навчатися на слюсаря з ремонту тепловозів і дизель-поїздів. Після закінчення навчання в 1972 році Миколу Феця скерували у локомотивне депо Тернопіль, в автоматний цех, де він і нині працює. Для Миколи Андрійовича незабутнім є момент, коли у відділі кадрів депо відбулася зустріч із тодішнім начальником депо Олександром Певчих, який цікавився, де він проходив практику.

– Я розповів керівнику, що трудився в локомотивному депо Львів-Захід, стажуючись у бригадіра Козловського, – розповідає Микола Фецьо. – Тоді Олександр Гнатюк сказав мені: "Ти, малий, підеш трудитися в автоматний цех слюсарем, де працює чоловік, який має золоті руки", і особисто завів мене у відділ контрольно-вимірювальних приладів автоматного цеху до Євгена Богдановича Рубахи, а майстром тоді був Роман Михайлович Сковчеляс. Спочатку Микола Фецьо

працював на профілактиці слюсарем з ремонту манометрів, редукторів та приводів до швидкостемірів, потім пішов до війська, а в 1975 році повернувся у рідне депо, в автоматний цех, до свого наставника Євгена Рубахи. Тепер слюсар 5 розряду Микола Фецьо, як свого часу Євген Богданович, ремонтує швидкостеміри, амперметри, вольтметри та інші вимірювальні прилади, користуючись стендами, які зробив ще його вчитель.

Тепер вже і Микола Фецьо став наставником. Серед колишніх його учнів Петро Гладкий, який вже впродовж десяти років самостійно ремонтує контрольно-вимірювальні прилади і вчиться ремонтувати швидкостеміри. Третій рік працює в цеху інший учень Миколи Феця – Ігор Мандзій. Микола Андрійович сподівається, що ці працівники стануть і йому гідною зміною, коли він піде на заслужений відпочинок.

Із 1986 року сім'я Феців мешкає у Тернополі, неподалік мають присадибну ділянку, яку їм виділило

локомотивне депо. Пан Микола з гордістю розповідає, що в нього на дачі щедро родить виноград різних сортів, а більшість вільного часу він віддає улюбленому захопленню – ремонту годинників. Час від часу Микола Фецьо навідується до своєї тітки у Львів. Отоді вже від душі, не поспішаючи, любить прогулятися львівськими вуличками, з гордістю усвідомлюючи, що саме в цьому місті колись здобував фах залізничника.

Свою любов до залізниці Микола Андрійович передав синові Андрію, який ось уже дев'ять років працює у локомотивному депо Тернопіль провідником вагонів електропоїздів. Тішиться пан Микола своїм онуком, який, можливо, теж продовжить започатковану дідусем залізничну династію. Хотілося б, щоб до того часу локомотивне депо поповнилося новим рухомим складом, якого нині конче потребує. А поки що доводиться сподіватися, що стан справ налагодиться.

**Оксана ПОДОЛЬСЬКА**