

Виконроби вічної роботи

Нещодавно голова профкому будівельного управління №1 Оріся Сич організувала зустріч ветеранів-будівельників, людей вічної професії...

За чашкою духмяного чаю ветерани розповіли про багаторічну трудову діяльність, пригадали історію будівництва на залізниці від 50-х років минулого століття. Із рук у руки передавалися альбоми, де на пожовклих від часу чорно-білих фотографіях зафіксовані різноманітні споруди – результати їхньої праці. Кореспонденту газети "Львівський залізничник" пощастило бути присутньою під час розмови про минуле, яка відбулася між чотирма ветеранами-будівельниками, чотирма професіоналами будівельної справи.

“На залізниці панувала праця і дисципліна”

Згадує колишній бригадир-штукатур БУ №1 Василь Петрович Шанайда (на фото другий праворуч), нагороджений відзнакою “За доблестный труд” у 1970 році, орденом Трудового Червоного Прапора у 1971 р. та почесним званням “Заслужений будівельник України” у 1973 році.

“У 1952-у після закінчення училища №12, яке тоді готувало робітничі кадри для залізниці, мене скерували на роботу в БУ №1. Працював я штукатуром, малярем, плиточником, керував нашою бригадою Семен Іванович Розум. У 1959 році мене призначили бригадиром штукатурів, на цій посаді я пропрацював до 1990 р., а у 1995-у я вийшов на заслужений відпочинок.

Пригадую, коли це був на практиці на головному вокзалі у Львові, там один росіянин виробляв колони, які стояли у залі очікування. І досі пам’ятаю, як він клав гіпс, а потім сокирою його відтісував. На вокзалі тоді працювало багато полонених німців, вони вже потроху розмовляли російською, пригостили нас – практикантів – черствим хлібом і кількою. До речі, у 50-ті роки всі робітники ходили в залізничній формі.

У 50-ті роки, коли я тільки прийшов на залізницю, механізації ще не було – переважала ручна праця. Коли ми будували дитячий садок на вулиці Новозаводській, матеріали для будівництва носили по трапах ношами, кранів у той час було дуже мало.

Коли я тільки прийшов працювати на залізницю, то зауважив надзвичайно жорстку дисципліну в роботі. За часів Сталіна, до 1953 року, за запізнення на роботу віддавали під суд. Мій двоюрідний брат запізнився на роботу на 5 хв, а працював він на вагоноремонтному заводі, то за це порушення відсидів у тюрмі шість місяців – збивав там ящики для солодоців.

У 1950-1952 роках ми штукатурили будинки на вулиці Окружній, де на той час інтенсивно велось будівництво. Пригадую, як вітали на будівництві тодішнього І секретаря ЦК КПРС Микиту Хрущова. Тоді якраз будували будинки, які згодом почали називати “хрущовками”. Кожне підприємство скеровувало своїх спеціалістів на будову і вони споруджували житло. Так будували житло для своїх працівників завод “Автонавантажувач” та Львівська залізниця. Працювали люди після роботи, в суботу, таким чином відробляли години. Щоб отримати квартиру, треба було відпрацювати 250 годин.

Влітку 1953 року наші представники



споруджували Будинок культури в Кракові (Республіка Польща). Коли вони повернулися, були скликані збори трудового колективу, на яких нам розповіли про досвід будівництва у поляків.

Наша бригада брала участь у будівництві школи на Левандівці, залізничної поліклініки по вулиці Повітряній, ми повністю збудували приміщення телефонної станції на вулиці Суботівській. Збудували чимало 9-ти та 14-поверхових житлових будинків у Львові, а також житлових будинків у Мостиськах-2, Тернополі, Рівному, Красному.

На початку 70-х років нас відрядили до Рівного на триденну школу. Працівники нашого будівельного управління тоді вже вивчили роботу затиірочних машин, а там ще такої техніки не було. До Рівного приїхали представники всіх будівельних управлінь нашого тресту. Це були своєрідні змагання, на яких працівники нашого управління зайняли перше місце. Наші затиірочні машини усім сподобалися. Очоловав нашу делегацію головний інженер БУ №1 Сафоній Басараба. За роботу із затиірочними машинами я й отримав свої відзнаки. Було у мене і чимало рацпропозицій.

Довелося попрацювати і на будівництві в селі Малинівка Житомирської області у 1991-1992 рр., де ми споруджували житло для переселенців із Чорнобильської зони, збудували там 55 будинків. Тоді в нас упродовж вахтової зміни працювало 50-60 осіб”.

“І житло, й церкви, й каплиці...”

Згадує Степан Миколайович Малець (на фото другий ліворуч), колишній бригадир-муляр комплексної бригади, член профкому БУ №1, нагороджений за сумлінну працю відзнакою “За доблестный труд” у 1977р. та орденом Трудового Червоного Прапора у 1986 році.

“У 1959 р. після закінчення училища я прийшов працювати на залізницю в будівельне управління. Однак довго не попрацював, пішов до армії, де відслужив 4 роки. Ситуація тоді на залізниці була складна – ми мали лише 1 кран і 1 бульдозер, траплялося навіть таке, що 12-метрові рейки руками носили. Пізніше Львівський експериментальний завод почав виготовляти баштові крани.

З моєю участю на Левандівці було побудовано чимало будинків. У 60-ті роки багатоквартирний будинок за нормативами будувался за вісім-дев’ять місяців, а ми встигали за шість. Будинки тоді будували 10-ти поверхові і 100 квартирні, тож роботи було чимало. Працювати тоді було легше, бо після училища виходили грамотні спеціалісти. Бригадири

вміли читати креслення, а це значно полегшувало роботу майстрам.

Разом із головним інженером Сафонієм Басарабою ми їздили переймати досвід до Києва. Справа в тому, що тут у нас на будівництві Левандівського масиву у Львові були соляні води, які роз’їдали залізобетонні палі. У столиці ми ознайомилися з досвідом киян, побачили як і чим треба обробляти палі, щоб захистити їх від корозії. Здобутий досвід застосували на Левандівці, де є місця, у які ми під фундамент забивали 10–12-метрові палі.

За часів незалежності довелося нам будувати каплицю у Львові на вулиці Личаківській. Там здавна була каплиця, але, за переказами, у період Другої світової війни її зруйнував танк. Навпроти тодішнього ветеринарного інституту ми збудували церкву. Раніше в цьому приміщенні був клуб, ми його перебудували, капітально відремонтували і там було облаштовано церкву.

Наша комплексна бригада налічувала 70 осіб, будували ми переважно житлові будинки. У 1985 р. ми їздили передавати досвід у Казахстан. У казахів на той час ще не було такого будівельного обладнання, як у нас. На зустріч приїхали представники всіх залізниць Союзу. Ми їх запрошували до себе, бо мали що показати – у нас тоді вже стояли висотні крани, на яких були обладнані кабіни. Кранівник повертав стрілу і все бачив, що де робиться. Все було механізовано, спілкувалися через радіозв’язок”.

“Будинки, зведені... вручну”

Чимало будівельних творінь на трудовому рахунку і в бригадира комплексної бригади Адама Івановича Магарського (на фото праворуч), який відпрацював на залізниці 47 років:

“У 1952 році після закінчення училища мене скерували до Стрия, там якраз закінчували відбудовувати вокзал, тоді ж відбудували вокзал і в Тернополі. Із цих подій і почався мій трудовий шлях. У 1957 році мене скерували на підвищення кваліфікації в Грузію, там я пірвою вчив креслення, опанував технологію роботи. Пригадую, туди тоді з’їхались залізничні будівельники зі всього Радянського Союзу.

П’ятдесяті роки на залізниці були дуже важкі, не вистачало інструментів та обладнання, багато робіт виконували вручну. У 1954-1955 рр. на вулиці Я. Мудрого у Львові ми споруджували будинок для паровозогагоноремонтного заводу. Цей будинок наполовину був збудований нами вручну. Кран не

діставав до потрібної висоти – мав всього 6 метрів – усе носили руками.

Будівництво у 60-70-х роках йшло повним ходом. Один за одним виростали будинки: 5-ти поверхові на вулиці Зеленої у Львові біля міськводоканалу, на вулиці Круговій, 14-ти поверхові будинки на Широкій, бригадний дім на Левандівці, житловий будинок у Бірках, на станції Щирець. Збудували ми й нове приміщення для ремонту паровозів у депо Львів-Захід.

У 1985-1986 роках наша бригада будувала санаторій-профілакторій “Експрес” у Суховолі зі всім благоустроєм території. Один із останніх об’єктів у моїй трудовій діяльності – школа машиністів, збудована у 1998 році неподалік будівельного управління №1”.

“Житло для чорнобильців – за три місяці”

Почесний залізничник – бригадир комплексної бригади Микола Михайлович Баран (на фото ліворуч), теж розпочав свою працю на залізниці в середині минулого століття:

“Навчання в училищі тривало лише шість місяців, і вже у 1956 році я пішов працювати. Перші об’єкти – будівництво гаражів на Привокзальній у Львові. Спочатку я працював штукатуром, а вже згодом, після служби в армії, став бригадиром комплексної бригади. Здебільшого ми будували житлові будинки на Левандівці у Львові, на лінії – гуртожиток, 68-квартирний будинок, дитячий садок у Самборі, бомбосховище, номерні об’єкти, гуртожиток на станції Комарно-Бучали. У Львові будували будинки для локомотиворемонтного заводу.

У 1986 році після аварії на Чорнобильській АЕС ми споруджували господарства для переселенців у селі Мар’янівка Макарівського району Київської області. Ця місцевість була за 70 км від Чорнобиля. Будівельні матеріали та обладнання вивантажували на станції Буян, за відстані 30 км від Чорнобиля. Всі матеріали зі Львова йшли на станцію Буян, а звідти їх звозили в Мар’янівку. Наші будівельні загопи прибули туди в червні, серед першого “десанту” був і я. У бригаді працювало 100 осіб. Перед нами стояло завдання побудувати 25 господарств, у кожному з яких повинен бути будинок, сарай, погріб, облаштована територія та огорожа. У селі ми збудували лазню, перукарню, котельню. Ми виїхали туди в червні, а вже 1 вересня все здали в експлуатацію.

Житло для переселенців із Чорнобильської зони – 55 будинків – наша бригада будувала і в селі Малинівка Житомирської області.

У 90-ті роки найбільше запам’яталося будівництво пункту перестановки вагонів у Ягодині та реконструкція головного вокзалу у Львові”.

Сивочолі ветерани ще довго гомоніли про невтомну працю будівельників, згадуючи минулі роки та висловлюючи хвилювання за майбутнє. У кожному їхньому слові було відчутно щиро любов до свого фаху, відданість роботі та глибоку повагу до залізниці, в історію розвитку якої вони внесли свою частку.

Галина КВАС

P.S. Готуючи матеріал до друку, редакція дізналась сумну новину – на 78-му році життя помер Адам Іванович Магарський. Профспілкорова організація, трудовий колектив будівельного управління № 1 та редакція газети сумують та висловлюють щирі співчуття рідним та близьким покійного.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсоз
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:
Оріся 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 38 160.
Замовлення 792.

Зверстано у комп’ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.

Комп’ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Оріся 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”.