



Розвиток Львівської залізниці, розбудова її інфраструктури неодноразово переривалися війсьними лихоліттями. Львівська залізниця через своє стратегічне значення пережила нелегкі випробування в роки двох світових воєн, під час яких зруйновано чимало споруд, знищено тисячі одиниць рухомого складу та найбільшою була втрата професійних кадрів. Ці рани вдалося загоїти лише впродовж кількох повоєнних десятиліть, які пройшли під знаком вишколу молодшої професійної зміни, відбудови пошкоджених залізничних колій, станцій, інших важливих об'єктів залізничної інфраструктури. Ще однією характерною рисою у повоєнній історії Львівської залізниці було впровадження досягнень науково-технічного прогресу у всіх сферах її діяльності. У цей період відбувся перехід від паровозної тяги до тепловозної та з тепловозної – на електротягу. Варто зауважити, що наслідком кожного такого кроку на цьому шляху було зменшення обсягів важкої малопродуктивної ручної праці, зростання потужності всіх об'єктів Львівської залізниці. Результатом клопіткої роботи колективу Львівської залізниці стало те, що мережа залізниць на заході країни, поряд з Донбаським регіоном, нині є найбільш розгалуженою в Україні. Значною була турбота про умови праці та побут працівників, залізниця збудувала бази відпочинку у Карпатах і Криму. Відновив роботу збудований ще 1937 р. Палац культури залізничників.

Перші роки переходу на ринкові умови господарювання у незалежній Україні видалися нелегкими для Львівської залізниці – скоротилися обсяги перевезень, загострилася потреба заміни локомотивів та вагонів, колія потребувала ремонту. І тільки завдяки самовідданій праці залізничників, зокрема й

дьянського обов'язку і служіння народів.

За роки незалежності України залізниця доклала чимало зусиль для поліпшення соціального захисту трудового колективу, сприяла побудові та ремонту багатьох медичних та культурних закладів, шкіл і храмів у регіоні. Спеціалізовані підрозділи Львівської залізниці відігравали важливу роль у ліквідації наслідків повеней та техногенних катастроф, брали активну участь у виконанні важливих загальнодержавних проектів. Одними з найбільших серед них стали будівництво автомагістралі Київ–Одеса, ліквідація наслідків аварії тепломереж у місті Алчевську на Луганщині.

На сьогодні колектив Львівської залізниці нараховує 55 тисяч трудівників, котрі щодня, не покладаючи рук, виконують свою роботу, від якої залежить безпека руху та якість пасажирських і вантажних перевезень. Сьогодні залізниця живе думками про майбутнє, розробляє плани модернізації усіх господарств, підвищення рівня безпеки руху, покращення якості послуг. Попереду – реформування галузі, яке покликано дати друге дихання вітчизняним сталевим магістралям, зробити їх привабливими для інвестування, підсилити позиції транспортної галузі, а отже, підвищити привабливість професії залізничника. Природним результатом реформування є вивільнення представників певного фаху внаслідок автоматизації та оптимізації багатьох виробничих процесів, тому нині серед головних завдань керівництва залізниці є чітка і послідовна робота зі збереження її кадрового потенціалу шляхом перекваліфікації та працевлаштування вивільнених працівників на інші вакансії. Звичайно, будь-яка реформа передбачає низку непопулярних рішень, та дуже важливо розуміти, що

в сучасних умовах вони необхідні і неминучі.

Усвідомлюючи нові завдання, які ставить перед залізничниками сьогодні, Львівська залізниця, разом з колегами з інших залізниць України та керівництвом

Укрзалізниці, активно працює над програмою реформування. При цьому вивчається передовий досвід залізничників інших країн, які завершили цей непростий процес. Це дасть змогу уникнути помилок, які виникатимуть у нас на цьому нелегкому шляху, і здійснити реформування транспортної галузі України, що зробить її однією з кращих на європейському просторі.

Усе це – щоденна робота, повсякденне життя і далекоглядні плани магістралі. Прикметно, що про все це спілкуюся з вами, шановні колеги, на шпальтах нашої залізничної газети. Ось уже понад 100 років "Львівський залізничник" є часописом історії магістралі. Його сторінки пам'ятають те, про що вже не розкаже ніхто, і те, що нам із вами спільно довелося пережити. Сподіваюся, що спогади про 150-літній ювілей Львівської залізниці, закарбовані у газетних рядках, відгукнуться теплими почуттями у серцях наших наступників.

Тож, дорогі залізничники! Щиро вітаю вас зі славним ювілеєм нашої магістралі! Свято залізниці – це свято кожного залізничника: сивочолого ветерана, який віддав на її благо десятиліття сумлінної праці, сучасного працівника, який щодня несе нелегку і відповідальну трудову вахту, молодшої зміни магістралі, яка сьогодні пізнає ази залізничної майстерності на студентській та учнівській лаві.

Бажаю кожному з вас, дорогі колеги, подальших професійних здобутків, стабільного достатку та гордості за обрану професію. Нехай наша спільна праця і надалі служить розвитку галузі і держави!

Міцного вам здоров'я та добробуту!

Хай мир, любов і злагода завжди панують у ваших родинах!

**3 повагою  
начальник ДТГО "Львівська залізниця"  
Богдан ПІХ**

**К**ожному з нас – залізничників Львівської магістралі – добре відома історична дата 4 листопада 1861 року, коли пасажирський поїзд "Ярослав" прибув новозбудованою колією із Відня через Краків, Перемишль до столиці Галичини – Львова. Саме

ця подія лягла першими рядками у багатий літопис Львівської залізниці. Нині з того часу минає рівно 150 років. За святкової нагоди, переконаний, усі дискусії щодо першості

подій і дат, які стосуються виникнення та розвитку залізничного транспорту на території сучасної України, стають другорядними, виокремлюючи лише ту історичну подію, що прибуття поїзда з Відня до Львова стало початком розвитку залізничного сполучення в Україні, яке саме 4 листопада 1861 року поєдналося з мережею залізниць Західної Європи. Залізничний шлях, який поєднав Львів із головними торгівельно-промисловими центрами Європи став знаковою подією не лише у житті міста, але й відіграв важливу роль у розвитку західноукраїнського регіону. Залізнична колія в Галичині будувалася швидко – 28 вересня 1873 року залізниця з'єднала Галичину з Волинню та зістикувалася із залізницями Росії, до 1875 року було завершено прокладання ще одного важливого напрямку – через Карпати до Мукачєва, а першого вересня 1886 року з перону Львівського вокзалу рушив у рейс поїзд до Чернівців. У 1890 році експлуатаційна довжина залізничних колій у Західній Україні сягала 1435 км, а до початку Першої світової війни – 2676 км.

Сьогодні залізниця здійснює перевезення вантажів і пасажирів на теренах семи областей Західної України. Через Львівську залізницю відбувається транспортне сполучення з країнами Західної та Південної Європи, на кордоні України в межах Львівської магістралі діють 17 прикордонних переходів. Експлуатаційна довжина колії становить 4514 км, що становить 20,5 відсотка від загальної довжини колій України, довжина електрифікованих ділянок – 1424,2 км. Основною особливістю нашої залізниці є експлуатація колій в гірських умовах, а також близько 7 тисяч штучних споруд (мостів, віадуків, тунелів), що становить 70 відсотків усіх штучних споруд залізниці України. Ця обставина вимагає підвищеної уваги до технічного стану колії, штучних споруд і рухомого складу та високої кваліфікації експлуатаційного персоналу.

колективу Львівської залізниці, вдалося підтримати життєдіяльність всіх об'єктів і запобігти зупинці руху. За вкрай короткий час створено нормативно-правову базу в галузі транспорту, укладено міжнародні угоди з транспортниками держав-сусідів. При цьому особливо великим був внесок Львівської залізниці, яка межує з європейськими країнами і має значний досвід міжнародної співпраці у сфері транспорту.

За роки незалежності багато зусиль докладено до подальшої модернізації галузі. Особливе значення при цьому надавалось продовженню електрифікації Львівської залізниці. Електрифіковано такі важливі ділянки як Львів–Тернопіль–Підволочиськ і далі – до столиці нашої держави, а також відтинки колії Рівне–Ковель. Ведеться робота з підготовки колій Львівської залізниці до швидкісного руху. Вперше в Україні на станції Мостиська-II встановлено пристрій "SUW-2000", який дозволяє без зупинки поїзда змінювати ширину візків вагонів із європейської колії (1435 мм) на широкі вітчизняну (1520 мм) і навпаки.

Сьогодні жоден інший вид транспортування пасажирів і вантажів не здатен конкурувати із залізницею у сфері перевезень. Майже 80 відсотків вантажів і понад 50 відсотків пасажирів перевозить саме залізниця. І нехай на разі залізничний транспорт не є найшвидшим, але як засвідчує практика – він найнадійніший і найбезпечніший. Не випадково саме через залізницю пролягли основні вантажні артерії до об'єктів, які споруджуються для проведення в Україні футбольного єврочемпіонату 2012 року, і саме на неї покладені основні функції перевізника пасажирів під час проведення Євро-2012.

Та попри всі технічні особливості, характеристики і надбання, найбільшим багатством залізниці, її силою та потенціалом були і залишаються залізничники. Літопис залізниці творили багато поколінь залізничників, імена багатьох із них стали відомими далеко за межами нашої держави, як приклад грома-

## СЛОВО ПРО СВЯТО, З ЯКОГО УСЕ ПОЧАЛОСЯ

