

Історія магістралі у книжних рядках

Нещодавно усі шанувальники залізничної історії одержали коштовний подарунок – книгу “Перша колія”, яка вийшла у світ до 150-річчя Львівської залізниці. Книга народжувалася не просто і в короткі терміни, четверо авторів досліджили усі періоди діяльності магістралі, починаючи від 1861 року до сьогодні. Напередодні виходу книжки у світ в редакції “Львівського залізничника” відбулася зустріч авторського колективу видання із заступником начальника залізниці з економічних питань Юрієм Іщуком, який організував та очолював роботу творчої групи.

Поїзди – на кінній та воловій тягах

Юрій ТОМІН, ветеран праці, почесний залізничник:

– До святкування 150-річчя залізниці почала готуватися ще з 2009 року. Тоді й виникла ідея написати книгу. Мені запропонували писати розділ “Від зародження до першої світової війни”, оскільки дослідженням історії залізниці я займаюся давно. Маю великий архів ілюстративних матеріалів, які почав збирати ще замолоду. Почалося це захоплення, коли до мене потрапила листівка 1905 року із зображенням станції Неполоківці. Окрім того, я був науковим консультантом під час підготовки книги до 135-річчя залізниці у 1996 році.

У написанні розділу мені значно допомогла робоча група, яка у архівах знайшла багато цікавого матеріалу та ілюстрацій австрійського періоду. За це я вдячний членам групи та заступнику начальника залізниці з економічних питань Юрію Іщуку, який організував та контролював процес підготовки книги. Розділ починається з історичного ракурсу, з соціально-економічного становища краю, як він розвивався і чому сюди прийшла залізниця. Будувала Австрійська імперія залізницю для перевезення вантажів, пасажирських перевезень і для військових потреб. І тому, коли піднімалось питання доцільності побудови якоїсь дільниці, в австрійському уряді кожне міністерство насамперед відстоювало свої інтереси. Від того, чий інтерес були важливіші, залежало через які населені пункти пройде залізниця.

Матеріалу зібрано набагато більше, ніж це увійшло в книгу, бо все розмістити на 150 сторінках неможливо. Проте у книгу увійшло багато цікавої інформації. Наприклад, у всіх джерелах роль залізничного транспорту під час першої світової війни на наших землях було досить стисло висвітлено. У цій книзі вже є підрозділ, у якому описані основні моменти діяльності залізниці в цей складний період. Цікаво, що тоді ходили поїзди не тільки на паровій тязі. Довозили боєприпаси і вивозили поранених навіть на кінній та воловій тягах.

Мало кому відомо, що оздоровча інфраструктура для залізничників розпочалася із дитячого оздоровчого табору. Перший такий табір (на 80 дітей) побудовано в Тухлі у 1908 році. Подібних закладів для працівників залізниці не було. Залізничникам виплачувалася тільки заробітна плата, яка на той час була чималою. І саме тому, незважаючи на тяжку роботу, охочих працювати на залізниці було чимало. Втім, австрійці насамперед надавали перевагу військовим, які звільнялися з армії. Вони були дисциплінованими і готовими виконувати будь-які завдання. Мабуть тому на залізниці завжди панували порядок і дисципліна.

Період розбудови і перебудови

Роман КОРИТКО, член Спілки письменників України:

– Працювати над написанням книжки було легко, адже матеріалів про радянський період є безліч. Насамперед я використав усі книги, які стосувалися часів СРСР. Однак кожна літературна спроба без деталізації багато втрачає, і треба було факти якимось “оживити”. Цим я завдячую начальнику Центру науково-технічної інформації і бібліотечно-бібліографічного обслуговування Львівської залізниці Юрію Дубику. Він збирав матеріали для книжки з найвіддаленіших куточків нашої магістралі, і завдяки йому зараз маємо стільки історичного матеріалу, що вистачило б на кілька томів. За організацію чіткого процесу збору та опрацювання інформації, написання книги моя щира авторська подяка пану Юрію Іщуку – заступнику начальника залізниці з економічних питань, який виявив виняткові організаційні здібності.

Найбільший розвиток залізниці припав саме на радянський період. Усе розбудовувалось і перебудовувалось. Саме тоді для залізничників на Левандівці зводили житло.

Вважаю, що у будь-якій сфері господарства все вирішують кадри, тому я намагався присвятити свою роботу людям. У той період історії найбільшим прагненням людей було розвивати залізничну інфраструктуру, не лише Львівської залізниці, але й усіх залізниць СРСР. Проте політичне підґрунтя було дуже консервативним. Воно значною мірою перешкоджало багатьом ініціативам “з низів”. Працівники виконували великі розрахунки, сподівалися на підтримку нових ідей, ініціативи надходили з усіх районів, однак вони, зазвичай, не втілювалися у життя. У своєму розділі мені дуже хотілось хоча б назвати прізвища найініціативніших керівників. Матеріалу дуже багато, однак, на жаль, обсяг книжки не дозволив усього вмістити.



На фото (зліва направо): Ігор Паращак, Роман Коритко, Юрій Іщук, Юрій Романишин та Юрій Томін. Автори книги висловили вдячність заступнику начальника Львівської залізниці з економічних питань Юрію Іщуку за організацію процесу збору матеріалу та чітке керівництво процесом опрацювання матеріалу і написання тексту розділів книги.

Поляки звільняли із залізниці усіх українців

Юрій РОМАНИШИН, доцент, кандидат історичних наук, завідувач наукового відділу періодичних видань Львівської національної наукової бібліотеки України ім. В. Стефаника:

– У процесі написання книги я досліджував період діяльності залізниці між двома світовими війнами. Найбільшим джерелом інформації стала щоденна газета “Діло”, яка почала виходити з 1880 року, а також чимало польських документів, які зберігаються в архіві.

Під час роботи виявив, що залізниця, як і весь регіон, за Польщі переживала далеко не найкращі часи. Польща вважала Галичину своїм сировинним придатком, а тому тут нічого не розвивалося окрім торгівлі. Руда, нафта, ліс та інша сировина вивозилася і перероблялася на теренах Польщі. На наших землях поляки розбирали двоколіїні дільниці, залишаючи тільки одну колію. Вивезені колійні решітки вкладали на своїй території. В той же час галичани не мали можливості працювати на залізниці. Коли прийшла польська влада, то звільнила всіх фахівців та інженерів українського походження, людям навіть не дали допрацювати до пенсії, незважаючи на те, що багатьом до одержання пенсії залишалося менше року. Їм пропонували: якщо хочете працювати, переходьте у римо-католицьку віру.

На жаль, не відбувалося прогресу, нічого не будувалося. Залізниця працювала на центральну Польщу. Українцям не дозволяли перевозити худобу, збіжжя та інші товари для продажу. Розмовляти українською мовою було заборонено. Всі станції перейменовували на польську манеру, документація теж велася польською мовою.

Мені було цікаво дізнатися історію дитячої залізниці, що нині є у Львові в Стрийському парку. Виявилось, що це була залізнична гілка від Персенківки до Стрийського парку для доставки товарів на осінні і весняні торги. Цікавим є й те, що Винники свого часу сполучалися зі Львовом залізничною колією.

Щодо ілюстративного матеріалу, то, на мою думку, кращого дослідника залізниці, ніж Юрій Томін немає. У його колекції є старих фотографій та листівок не на одну книгу. При цій нагоді хочу щиро подякувати пану Юрію Іщуку, заступнику начальника залізниці з економічних питань за організацію підготовчого і творчого процесу.

У процесі роботи я знайшов карту ЗУНР 1918 року і дуже хотів би, щоб вона увійшла до книги. Для мене це важливо, бо нещодавно була знайдена карта УНР цього ж року. Засоби масової інформації повідомляли, що це унікальна карта. Можливо й про цю карту досі також не було відомо? Щоправда, я не досліджував чи збереглися донині усі залізничні станції, зафіксовані на карті? Однак хочеться, щоб люди побачили, якою була залізниця у 1918 році. На щастя, ті часи вже далеко в минулому, і зараз ми маємо добросусідські відносини з Польщею.

Тисячі залізничників заслуговують на те, щоб залишитися в історії

Ігор ПАРАЩАК, журналіст, редактор газети “Львівський залізничник”:

– Період, над яким я працював – це 20 років від моменту проголошення Україною незалежності і до нинішнього дня. Усім службам, всім основним відокремленим підрозділам було розіслано відповідні запити із проханням надати інформацію, яка стосується історії діяльності підрозділів з 1991 по 2011 роки. Тому своє авторство я розумію доволі умовно. Я зібрав, систематизував, упорядкував та стилізував одержані дані і частину тексту написав. Переважна більшість надісланого мені матеріалу була підготовлена сотнями посадових осіб. Багатьох людей я особисто не знаю, але я вдячний їм за допомогу і за інформацію, яку я від них одержав. Окрема щира подяка – заступнику начальника залізниці з економічних питань Юрію Костянтиновичу Іщуку, який займався організацією та контролем процесу збору фактів, опрацювання зібраного матеріалу та написання розділів книги.

Із 1991 по 1995 рік тривав дуже складний період – відбувався болісний процес реформування та оптимізації залізниці. Про це у вступній частині книги дуже яскраво і драматично розповідають мої поважні співрозмовники, у яких я брав інтерв'ю: колишній перший заступник начальника залізниці Леонід Фефанович Ткачук, колишній головний інженер залізниці Володимир Миколайович Кисельов, колишній начальник залізниці Михайло Мостовий та інші.

У попередні 20 років реалізувалися програми, які дозволили Львівській залізниці започаткувати важливу загальнодержавну справу відродження залізничного транспорту – маю на увазі програми ремонту та оновлення вокзалних комплексів і станційних споруд та оновлення рухомого складу. Їх започаткував тодішній начальник Львівської залізниці Георгій Миколайович Кірта.

Мені дуже шкода, що у цій книзі багато людей згадуються хіба що на прізвище. На мою думку, нинішнє покоління працівників магістралі має чималий історичний борг пам'яті перед тими поколіннями залізничників, які вже відійшли у минуле. Тому я планую свій розділ розширити до обсягу повноцінної книги, доповнити його фотографіями і розповідями про яскраві особистості. В новітній історії залізниці є дуже багато непересічних особистостей, унікальних фахівців, талановитих керівників, організаторів, які все життя відпрацювали на транспорті, віддали йому силу, розум та вогонь душі і вже бодай тому заслуговують залишитися в історії. Над реалізацією цього наміру я зараз працюю, і сподіваюсь що за підтримки керівництва залізниці його вдасться втілити в життя.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської
залізниці та дорпрофсож
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:
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 35 809.
Замовлення 1663.
Зверстано у комп'ютерному центрі
редакції газети “Львівський
залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, 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”.