



У який день точно, сказати не беремося (залишимо цю справу працівникам архівів та історикам), але саме в 1912 році в історії Львівської залізниці відбулася подія, яка була дуже важливою не лише для Трускавця, а й для всієї Австро-Угорської держави – відкриття руху залізничною гілкою з Дрогобича до Трускавця, а отже, й зі Львова, який на той час мав залізничне сполучення із визначними європейськими містами.

Доктор Зенон Пельчар у своїй книжечці про місто-курорт “Історія розвитку Трускавця і вдосконалення останніх років” (Краків, 1909 – Трускавець, 1997, стор. 40) пише: “Організація цієї справи вже була настільки готова, що очікували в сезоні 1909 року перший поїзд у Трускавець. Але думки комісії 1908 року відносно початкового пункту залізниці розійшлися: початковою станцією має бути Дрогобич чи Борислав – Трускавець. Внаслідок цих розходжень справа тимчасово відсунулась, але актуальності не втратила. Щоби компенсувати тимчасово відсутність безпосередньої комунікації, уряд міста постарався придбати омнібус, котрий від 15 червня мав привозити гостей від поїзда до оздоровниці”.

У книзі Ореста Мацюка та Івана Скибака “Короткий нарис історії Трускавця” (Трускавець, 2000, стор. 32-33) зазначається, що “ще у 1909 році була збудована залізниця з маленькою станцією майже в самому центрі Трускавця. У 1912 році зусиллями Р.Яроша будується новий залізничний дворець, що відповідав своєму призначенню і за розмірами, і за архітектурними вимогами”. Як бачимо, йдеться

про невідповідність у датах залізничного сполучення у 1909 році з Трускавцем. Про це пише у своєму дослідженні “Дещо з історії

“Трускавецькій колії” – 100 років!

Стебника” Микола Дашко: “... вузькоколійка на кінній тязі (нею возили сіль у Болехівці – авт.) проіснувала до 1911 року, коли з Дрогобича до Стебника було прокладено стаціонарну залізничну колію”. Отже, Трускавець аж ніяк не мав залізничного сполучення з Дрогобичем на два роки раніше, ніж Стебник, бо колія на Трускавець пролягала через цю проміжну станцію.

Підтвердженням того, що у 1912 році почало діяти залізничне сполучення з Трускавцем і функціонував залізничний вокзал, є серйозне дослідження Христини Харчук “Архітектура курортної забудови Трускавця XIX – першої половини XX ст.” (вид. “Апріорі”, Львів, 2008 р., стор. 61). Автор зазначає: “Прокладена в 1912 році залізнична колія Дрогобич–Трускавець довжиною 12 км відіграла важливу роль у популяризації курорту та в його територіальному розвитку. Трускавець отримав регулярне залізничне сполучення зі Львовом, Краковом, Познанню, Любліном, Варшавою. Завдяки старанням тодішнього власника Трускавця Р.Яроша збудовано невеличку залізничну станцію в південно-східній частині

поселення біля підніжжя Яцькової гори, що заклала початок формуванню нової дільниці, яка в період 1920-30-х років почала активно розбудовуватися”.

А польське видання книги Станіслава Ніцеї “Kresowe trojmiasto” (wyd. Opole MS, 2009) на 12-й сторінці розмістило листівку, на якій зображено залізничний дворець Трускавця і підпис під нею: “Перший потяг на відкритій в дню 1 червня локальній колії з Дрогобича до Трускавця. Вокзал в Трускавці 1912 рік” (на фото праворуч). Отже, 1912 рік можна вважати початком регулярного залізничного сполучення Трускавця з найбільшими містами Європи. Цей залізничний палац із певними перебудовами у пізніші роки



даткових послуг. У той час уже курсував потяг Москва–Трускавець, у складі якого були навіть вагони класу СВ. Цей потяг завжди був

століття”, а лікуються, відпочивають у таких примітивних умовах. То який же вихід?” – спитав він. Я відповів: “Потрібне рішення про виділення коштів на рівні держави, тоді, споруджуючи вокзал, ми звели б поверх, де були б приміщення для відпочинку цих працівників”. Ця ідея йому сподобалася. І він поставити її на обговорення в Раді Міністрів СРСР. І свого слова він дотримав. Але далі з’явився ще один клопіт – проблема з лімітами. Мені довелося безпосередньо вийти на міністра із будівництва БАМу Аркадія Брежнєва, якого я добре знав, бо разом працювали на реконструкції Стрийського вагоноремонтного заводу. Він зняв ліміти з України, що виділялися на будівництво магістралі, і перевів їх на спорудження вокзалу у Трускавці. На той час це були великі кошти – 12,5 мільйона карбованців.

Допомагав у справі будівництва вокзалу, особливо у придбанні оздоблювальних матеріалів, і голова Ради міністрів України Віталій Масол. Врешті-решт усі питання з будівництвом вокзалу вирішилися. Індивідуальний проєкт залізничного палацу виготовили спеціалісти Львівської філії інституту “Дорпроєкт”. Восени 1985 року будівельники уклали перші тонни бетону під його фундамент”. Болеслав Денисович постійно перебував у вирі будівельних подій і всіляко допомагав тодішньому начальнику залізничної станції Антону Яворському у вирішенні різних поточних проблем. На жаль, Антон Яворський не дожив до урочистого відкриття нового вокзалу, яке планувалося на третій квартал 1989 року.

(Закінчення на 5 стор.)

▼ ЛІКАРНЯНА КАСА ІНФОРМУЄ

Компенсовано витрати на лікування у понад 11,5 тис. випадків

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

За три квартали цього року за рахунок Лікарняної каси в медичних закладах залізниці надано медичну допомогу за 10974 випадками, із них 8484 – у стаціонарних відділеннях, 2456 – у денному стаціонарі, 34 – в умовах стаціонару вдома. Середня вартість лікування одного випадку в умовах стаціонару становила 891,9 грн. У Клінічній лікарні залізниці, де надається медична допомога у найскладніших випадках, – 1209,34 грн.

Із врахуванням залишку коштів із 2011 року станом на 1 жовтня 2012-го Лікарняна каса переказала лікувальним закладам залізниці 8073860,98 грн, лікувальні заклади у свою чергу відвітували про використання 7726440,70 грн. За рахунок залишків коштів лікарні змогли вчасно придбати медикаменти, продукти харчування та ін.

За лікування у невідомчих медичних закладах за звітний період проведено компенсацію членам Лікарняної каси у 641 ви-

падку за медикаменти та виробили медичного призначення на загальну суму 1215998,93 грн, середня сума компенсації становить 1897,03 грн (у 2011 р. було 1746,14 грн). Ці витрати пов’язані насамперед із фінансуванням складних випадків лікування в спеціалізованих медичних закладах. У 119 випадках важких захворювань (хіміотерапія, ендокринологія, кардіохірургія, коронарографія, остеопластика, катаракта тощо) відшкодовано 606153,36 грн, середня вартість такого випадку становить 5093,73 грн. Є випадки, коли витрати на лікування перевищують 20 тис. грн. Найбільша допомога цього року надана працівнику колійного господарства в сумі 37040 грн.

З метою зменшення витрат на оплату за лабораторні та інструментальні обстеження в територіальних закладах охорони здоров’я Лікарняна каса вирішує питання придбання діагностичного обладнання для залізничних лікарень. За три з половиною роки існування

коштом Лікарняної каси придбано медичного обладнання на суму понад 5 млн грн. У вересні цього року для Клінічної лікарні залізниці закуплено та передано в експлуатацію відеоендоскопічний комплекс, вартість якого становить 1,264 млн грн. Його унікальність полягає в тому, що цей комплекс дає можливість ранньої діагностики пухлин на рівні світових стандартів. Зараз Лікарняна каса на виконання рішень травневої конференції закуповує офтальмологічне обладнання.

Крім того, на засіданні правління розглянуто 61 справу про компенсації за лікування в територіальних закладах охорони здоров’я. З них у 11 справах відмовлено в компенсації через невідповідність випадків лікування Програмі надання медичної допомоги, три справи скеровано на доопрацювання, у 47 справах прийняте рішення про компенсацію на загальну суму 200677,53 грн. Щодо випадків відмов у компенсації варто зазначити, що останнім часом побільша-

ло випадків подання ксерокопій фінансових документів (чеків). Нагадуємо, що компенсації підлягають тільки оригінали фінансових документів.

Важливе значення для вдосконалення роботи Лікарняної каси надається зустрічам із трудовими колективами за участю головних лікарів. Такі зустрічі відбулися в колективах відокремлених підрозділів Івано-Франківського, Сарненського, Ковельського, Коломийського, Стрийського, Ужгородського, Мукачівського і Львівського залізничних вузлів.

Нагадуємо, що з усіма питаннями роботи Лікарняної каси просимо звертатися до правління та виконавчої дирекції Громадської організації “Лікарняна каса Львівської залізниці” за телефоном 6-30-01. Діяльність Лікарняної каси спрямована лише на покращення медичного обслуговування працівників залізниці, і жоден випадок порушень не залишається поза увагою правління.