

Залізнична гілка стратегічного призначення

З історії дільниці Тернопіль–Ходорів

Після розвитку залізничного сполучення у Східній Галичині в 1897 році була збудована залізнична гілка на дільниці Тернопіль–Ходорів. Проектували її з Галича на Підвисоке – до Тернополя та з Підвисокого – до Ходорова. А призначалася вона насамперед для виконання стратегічних завдань, оскільки пролягала далеко на південь від австро-російського кордону. І до того ж ховалася від цікавого ока в глибоких ярах Опілля. Крім того, це сполучення мало важливе економічне значення, оскільки сполучало Станіслав (нині Івано-Франківськ) зі Львовом і Тернополем. Ця залізниця перетинає ліві притоки Дністра у верхній та середній течіях. Оскільки ці ріки мають високі і круті береги, то згадана залізниця має гірський профіль із крутими підйомами та кривими малих радіусів, які ускладнюють швидкий рух поїздів. Та, незважаючи на цей недолік, важко переоцінити значення такого сполучення, оскільки воно пролягало із Заходу на Схід. Тож не випадково з приєднанням Західної України до СРСР у 1939 році незадовго до німецько-радянської війни навесні 1941 року розпочали будувати другий залізничний шлях із Тернополя до Ходорова, та з початком війни всі роботи припинилися. Про це докладно розповідається в книзі П.Кабанова «Стальні перегоны».

Про зміни на залізницях або про те, як реконструювали колію з метою її удосконалення, свого часу мені розповів Василь Брицький (1921-2001 рр.), який з 1940 по 1981 роки працював на залізницях спочатку стрілочником, згодом – монтером колії, а потім 16 років – у цеху дефектоскопії Тернопільської дистанції колії.

– До початку 60-х років на лінії Березовиця–Ходорів ще траплялися польські, німецькі і навіть канадські рейки, які мали в одному метрі від 24 до 30 кілограмів ваги і багато шпал. Тому великовагові поїзди не могли рухатися такою колією. У той час вага поїздів, що

Великоваговий поїзд долає підйом на правому березі Стрипи біля села Денисова.



йшли з Тернополя до Ходорова, не перевищувала 500 тонн. А водив ці поїзди трофейний паровоз серії ТО. До речі, сконструювали його в Німеччині, а побудували в Румунії. Завдяки вдало розробленій конструкції цей паровоз легко вписувався в криві навіть малих радіусів. Відповідно до стану колії швидкість руху була невисокою і не перевищувала 40 км/год.

На початку 1960-х років легкий тип рейок поступово почали замінювати на важчі, які вже мали 43 кілограми в одному метрі. Це дало можливість із червня 1963 року запровадити на лінії Тернопіль–Ходорів новий вид тяги. Тут почали працювати тепловози ТЭ-2 Харківського виробництва. Вага поїздів зросла до 900 тонн. Та рейки все ще були надто легкі і недостатньо міцні. Тому нагляд за станом колії був особливо пильним. Обхідники оглядали їх візуально, періодично проходив поїзд із дефектоскопом. Нерідко в рейках виявляли тріщини, і тоді їх оперативно замінювали.

Як розповідають ветерани залізниці, на початку 60-х років Тернопільська дистанція колії розпочала ремонтні роботи на багатьох лініях – головних і другорядних, маючи на меті капітально відремонтувати колії, пошкоджені під час війни, і ті, які не ремонтувалися тривалий час після війни. Для виконання великого обсягу робіт у Тернополі організували спеціальну ремонтну базу – колійну машинну станцію №126, яка існує й досі.

На початку 1963 року спеціально призначений для ремонту колії поїзд уперше з'явився на лінії Тернопіль–Ходорів. Мета капітального ремонту полягала в тому, щоб зробити цю лінію придатною для руху великовагових поїздів із більшою швидкістю. Із цієї метою навіть почали вкладати важчі рейки сильнішого типу.

Про запровадження на цій лінії автоматичного блокування та електричного переведення стрілок розповідає колишній начальник Козівської станції Д.Маковський у статті, надрукованій у районній

газеті «Радянське слово» від 4 серпня 1984 р. Зокрема тоді він писав: «У жовтні минулого року введено в дію централізоване переведення стрілок і сигналів, світлофорів, автоматичне блокування перегонів. Це значно підвищило пропускну здатність залізниці. Якщо до цього часу на перегон пускали один поїзд, наступний можна було пустити тільки тоді, коли перший прибуде на наступну станцію, то тепер поїзди можуть йти один за одним – через 2-3 хвилини. Це дало значний економічний ефект...»

У той час лінією Тернопіль–Ходорів, окрім місцевих, курсували великовагові поїзди. Вони перевозили багато вугілля (для Бурштинської електростанції), промислове обладнання, продукцію металургійних заводів Донбасу, автобуси Львівського автобусного заводу, легкові автомобілі ВАЗу та інші вантажі. Вантажопотік із року в рік зростає.

Коли діяла Рада економічної взаємодопомоги (РЕВ), Львівський залізничний вузол уже не міг спра-

витись зі зростаючим потоком вантажів, які йшли за кордон та надходили з країн Варшавського договору. Тому частину цього вантажного потоку, що надходив зі станції Чоп, вирішили скерувати на Ходорів і Тернопіль, щоб обминати Львів. Завдяки цьому у 80-х роках минулого століття реконструювали діючі і резервні станції на цій дільниці. З метою збільшення швидкості поїздів і пропускну можливості електрифікували лінію Стрий–Ходорів. Та з часом цей проект втратив актуальність, а разом із тим технічний стан колії на дільниці погіршувався, знижувалася швидкість поїздів, а з нею і пропускну можливість усієї лінії. Та треба сказати, що у 1985 році, коли на станції Борщовичі сталася залізнична аварія, лінія Тернопіль–Ходорів відіграла важливу роль, через неї пустили весь пасажирський потік, який проходив по головній лінії з Тернополя на Львів. Ставала в нагоді лінія Тернопіль–Ходорів і під час масштабних планових ремонтів залізничних споруд на головному ході прямування поїздів.

На завершення хочу зауважити, що нині є проблема оптимального залізничного сполучення між Тернополем та Івано-Франківськом. Ще у 1980-х роках ці обласні центри сполучали два приміські поїзди – Івано-Франківськ–Потутори і Бережани–Потутори–Тернопіль, які долали цю відстань за 5 годин. Нині ж пасажирський поїзд з Івано-Франківська до Тернополя через Чернівці їде цілу ніч, що не надто зручно пасажирам. Тому серед пасажирів побутує думка, що пасажирські поїзди з Тернополя до Івано-Франківська через Ходорів – це найкоротше залізничне сполучення між Тернополем та Карпатами. Щоправда, для його запровадження необхідно капітально відремонтувати цю залізничну лінію.

Роман ЗАГОРОДНІЙ, історик м. Тернопіль

Тільки для своїх

Кредити готівкою на будь-які цілі

Шановні співробітники Львівської залізниці!

Перш за все, хочемо висловити вам вдячність за співпрацю з нами! За декілька місяців роботи вже десятки ваших колег скористалися нашою пропозицією і реалізували свої плани: зробили ремонт, придбали автомобіль, з'їздили у відпустку, купили необхідну техніку, сплатили за навчання або справили весілля! Впевнені, це найкращий доказ того, що умови, які ми пропонуємо – вигідні, а процес оформлення – простий та зручний.

Адже тільки для вас ми надаємо споживчі кредити за особливими умовами: ви автоматично отримуєте знижку **5 %** від стандартної ставки за кредитом. При цьому для отримання кредиту вам не потрібен ані поручитель, ані застава. Заяву на отримання кредиту ви можете заповнити безпосередньо на території вашої організації за попередньою домовленістю про зустріч з вашими персональними банкірами¹.

Умови надання кредиту²

- Сума – від 5 000 до **50 000** грн.
- Без застави та поруки
- Строк – від 3 до 36 місяців
- Щомісячна комісія – 0 %

Приблизний розрахунок платежів³

Сума кредиту ⁴ , грн.	Щомісячний платіж, грн.		
	36 місяців	24 місяці	12 місяців
5 000	221	287	495
20 000	882	1 149	1 979
50 000	2 206	2 873	4 949

- Повернення кредиту рівними частинами
- Можливість отримання знижки 2 % за умови придбання пакетів послуг «Добробут», «Футбольна картка», «Престиж» або «Привілей»

² умови надання кредиту дізнавайтесь у менеджерів Банку
³ умови дійсні станом на 10.09.2012
⁴ сума одноразової комісії включена до суми кредиту

Необхідні документи: паспорт, довідка про присвоєння ідентифікаційного номеру, довідка про доходи з місця роботи за останні 6 місяців.

¹ **Ваші особисті банкіри ВТБ Банку (менеджери Банку, закріплені за вашим підприємством):**

м. Львів, тел. (032) 232-30-02, Мар'яна – (097) 430-03-19, Оля – (067) 366-85-64
м. Тернопіль, Христина – (050) 437-38-50, Наталія – (050) 437-38-52
м. Чернівці, Денис – (050) 658-75-50, Іван – (050) 153-09-14
м. Луцьк, Тарас – (050) 375-45-11, Юрій – (095) 618-22-32
м. Рівне, Максим – (096) 332-13-66, Роман – (096) 935-90-55
м. Івано-Франківськ, Вікторія – (096) 622-79-04, Олександр – (050) 338-22-65
м. Ужгород, Клара – (050) 678-66-05, Віталія – (050) 737-14-12



 **ВТБ**

ПАТ «ВТБ БАНК». Ліцензія НБУ № 79 від 05.10.2011. Всі види банківських послуг