

Експерсії ветеранів війни і праці регіональних рад залізниці в різні історичні місця, де розташовані древні замки, фортеці і святині, характерні не лише знайомством із багатомілітунною культурною спадщиною, а й спогадами ветеранів про цікаві епізоди, пов'язані з впровадженням технічного прогресу на залізницю, оновленням її основних засобів.

Так було і в серпні минулого року під час експерсії ветеранів рейковим автобусом за маршрутом Львів–Стрий–Мукачево. Під стукіт вагонних коліс вони згадали, що колись ця дільниця була одноколійною, а в 70-ті роки минулого століття постала гостра необхідність збільшити пропуск поїздів для перевезення експортно-імпортних вантажів на цій дільниці через Бескидський перевал. Тоді фахівці інституту “Київдіпротранс” розробили проектно-кошторисну документацію для двох черг будівництва об'єктів капітальних вкладень: “Двоколійної вставки на дільниці Львів–Стрий–Мукачево” та “Другої колії на дільниці Львів–Стрий–Мукачево”.

Для виконання великих обсягів земляних робіт, будівництва мостів, віадуків, тунелю, підпільних стінок, електрифікації, електричної централізації стрілочних переводів були задіяні Львівська, Білоруська та Вірменська залізничні військові бригади, будівельні підрозділи “Південь-Західтрансбуду”, Ленінградський БМП-812, Дарницький БМП-853, енергомонтажний поїзд ЕП-751.

Проїжджаючи станції та перегони, ветерани згадували, як у 70-х роках тут виконувалися підготовчі роботи до будівництва двоколійних вставок та й саме їх будівництво. Загалом це був великий обсяг будівельних робіт.

А згодом у 1975-му “запустили” Бескид-блокпост 1640 км Скотарськ. Як розповідали ветерани, виконання цих робіт перебувало практично на погодинному контролі Міністерства шляхів сполучення. Тодішній начальник Львівської залізниці Григорій Богданович постійно перебував на цьому об'єкті. Роботи тут тривали цілодобово, особливо непросто було готувати котловани для встановлення опор контактної мережі, світлофорів – у гірських умовах доводилось обходитися без техніки – пробивати скельну породу ломами, кирками, кувалдами. Поїзди тоді йшли через Самбір–Сянки–Ужгород–Чоп. Також багато поїздів стояли на підходах.

Начальник залізниці і керівники причетних служб також були на перевалі, керували ходом робіт, які тривали цілодобово. А для всіх, хто тут працював, було організовано гаряче харчування та відпочинок у побутових вагонах.

Голова Ради об'єднання ветеранів Рудольф Іванович Павлик, який у ті часи працював начальником Мукачівської дистанції колії, пригадав, що для перевірки ходу виконання робіт на перевалі Лавочне–Бескид–Скотарськ приїжджав навіть заступник міністра МШС з будівництва А.Ф. Подпалій.

– Тоді ж споруджувався унікальний за конструкцією віадук на “голчастих” опорах (на фото). Необхідність побудови такої

“Міст на сірниках”

споруди була продиктована специфікою гірських умов, зокрема кривою малого радіуса на великому ухилі, – згадує Рудольф Іванович. – Споруджували цей віадук фахівці Київського мостозагону, який тоді очолював Герой соціалістичної праці Ісак Юрійович Борембойм. Пригадую, я спілкувався з членами комісії і особливо наголошував на тому, що віадук споруджується в дуже несприятливих гірських умовах, під час його експлуатації виникатимуть значні постійні напруги – бічні, вертикальні, особливо коли проходилимуть вантажні поїзди з потрійною тягою електровозів – два в голові і один штовхач у хвості. Заступник міністра МШС А.Ф. Подпалій заспокоїв нас, що хоча такий віадук будується одним із перших у мережі залізниць, однак під час його проектування враховано всі особливості складних гірських умов.

Після завершення будівництва у призначений день відкриття руху поїздів на перегоні Лавочне–Бескид зібралася при-



Перший на залізницю віадук, збудований на “голчастих” опорах, що здалеку нагадують великі сірники

ймальна комісія у складі науковців, проєктантів, будівельників та експлуатаційників. На всіх опорах і прогонах віадуків були встановлені спеціальні прилади з датчиками фіксації горизонтального і вертикального переміщень. Випробовування на віадукі проводилося двома електровозами, у кабіні ведучого локомотива перебував начальник Мукачівської дистанції колії Рудольф Павлик, який і встановлював швидкість руху при випробовуванні.

– Спочатку була встановлена швидкість 5 км/год. Потім 15 км/год. Повторно проїхав віадук зі швидкістю 40 км/год. із застосуванням різкого екстреного гальмування на середині віадуків. На останньому етапі випробовування – 60 км/год. з екстремним гальмуванням на середині віадуків, – згадує Рудольф Павлик. – Прилади-датчики жодних порушень чи коливань не виявили. Після цього зі швидкістю 5 км/год. пропустили через віадук вантажний поїзд у складі восьми піввагонів зі щабелем. На нових етапах випробовувань встановлювалися швидкості вантажного поїзда, аналогічні до попередніх з обов'язковим застосуванням екстреного гальмування на середині віадуків.

Я поцікавився у Рудольфа Івановича, чи не виникало почуття страху, коли перший раз їхав віадук, особливо на середині споруди, де найвище місце над землею?

– Анітрохи, – категорично відповів Рудольф Іванович, – я був упевнений в міцності конструкції.

На всіх етапах випробовувань прилади-датчики не виявили відхилень і коливань, це підтвердило міцність опор конструкції. Після випробовувань комісія прийняла об'єкт в експлуатацію. Начальник Мукачівської дистанції колії Р.І. Павлик відкрив рух поїздів на

перегоні Лавочне–Бескид зі швидкістю для обкатки колії 40 км/год. А згодом була встановлена швидкість для руху поїздів 60 км/год.

Рудольф Іванович згадує, що при будівництві цього віадуків багато машиністів, проїжджаючи по сусідній колії, зі сумнівом дивилися на ці ажурні мініатюрні опори. А його дружина, колишній начальник виробничо-технічного відділу Зоя Яківна Павлик, розповідає, що мукачівські колійники цей віадук жартома називали “міст на сірниках” і постійно застосовували цю назву для кращої орієнтації при виконанні бригадами робіт на діючій колії і на новій двоколійній вставці, яка будувалася одночасно з віадукі. І справді, ферми віадуків фактично тримаються на вузьких чотирикутних “голчастих” опорах, які здалеку нагадують величезні “сірники”.

Я теж поринув у спогади, пов'язані з цим віадукі та двоколійними вставками на дільниці Львів–Стрий–Мукачево, адже і сам брав участь у цих роботах і під час будівництва, і коли відбувалися пусконаладжувальні роботи, вводилися в експлуатацію пристрої електричної централізації (ЕЦ), а згодом – і диспетчерської централізації (ДЦ) на всіх проміжних станціях та блокпостах. Тоді я працював старшим інженером дорожньої лабораторії і разом зі своїми колегами – професійними фахівцями Іваном Ільницьким, Володимиром Федиком, інженером Степаном Міляном, Миколою Нанаєм та кращими фахівцями з кожної дистанції сигналізації і зв'язку постійно виїжджали на ці об'єкти. А організовував роботу та контролював її виконання головний інженер служби сигналізації та зв'язку Микола Врадій. Тоді на дільниці Львів–Стрий–Мукачево поетапно будувалися і здавалися в експлуатацію двоколійні встав-

ки, що обладнувалися сучасними на той час пристроями автоматики і телемеханіки, провідним і радіозв'язком між проміжними станціями і блокпостами відповідно системами АБ, ЕЦ, ДЦ, які суттєво підвищували пропускну здатність та безпеку руху поїздів. До речі, тоді у 70-х Львівська залізниця серед 32 залізниць була лідером у Міністерстві шляхів сполучення СРСР за найбільшою кількістю станцій, обладнаних ключовою або механічною централізацією стрілок і сигналів (на явність семафорів), і чималою протяжністю дільниць з повітряною лінією зв'язку, тож не дарма її називали дерев'яною залізницею. Саме ця обставина й дала поштовх до суттєвого технічного розвитку Львівської залізниці.

У 1973 році були введені в експлуатацію пристрої електричної централізації на станції Лавочне, окрім її крайньої непарної колії. Відбулося так тому, що будівельникам не вдавалося підготувати котлован для встановлення щоголового вихідного світлофора з цієї колії: не могли дати собі ради з дуже твердою кам'яною породою. Тоді начальник залізниці Г.І. Богданович залучив військових вибухотехніків, які численними малопотужними вибухами підготували місце під котлован. Упродовж двох днів світлофор був встановлений і разом із колією включений у централізацію.

Пригадую також, як у 1977 році ми виконали складні пуско-регулювальні роботи із введення в експлуатацію пристроїв електричної централізації на станції Мукачево, адже тут діяли 170 стрілочних переводів, вузький парк західноєвропейської колії, складні рейкові кола зміщених колій. У призначений день введення в експлуатацію нових пристроїв біля поста

ЕЦ зібралася всі залізничники станції Мукачево, приїхали вільні від чергувань залізничники інших станцій Закарпаття. Призначений керівництвом залізниці відповідальним керівником робіт В.Федик через гучномовний зв'язок оголосив: “На станції Мукачево вводяться в постійну експлуатацію пристрої електричної централізації. Приготування всіх маршрутів і керування сигналами як поїзними, так і маневровими виконуються черговим по станції на пульті ЕЦ”.

Першим за підготовленим маршрутом і сигналами ЕЦ прибув на станцію Мукачево зі станції Чоп швидкий пасажирський поїзд Прага–Москва. Після включення пристроїв ЕЦ першим підійшов до мікрофона голова Мукачівського міськвиконкому Рудольф Іванович Павлик, який спеціально приїхав на станцію, щоб зустрітися з колегами-залізничниками у цей знаменний історичний день. Він привітав залізничників та працівників станції з видатною подією – введенням в експлуатацію пристроїв електричної централізації, що дозволило назавжди забути на найбільшій у Закарпатті станції Мукачево важку і небезпечну професію стрілочника і значно зменшити час приготування з пульта керування, встановленого на посту ЕЦ, маршрутів для руху поїздів. Одночасно Рудольф Павлик подякував усім, хто брав участь у будівництві і введенні в експлуатацію пристроїв електричної централізації.

До речі, у 1978 році Р.І. Павлик був призначений на посаду заступника начальника залізниці з колії і будівництва. Мені в той час доводилось інколи спілкуватися з Рудольфом Павликом при затвердженні графіків річних поставок обладнання і матеріалів на об'єкти капітальних вкладень служби. Під керівництвом Рудольфа Павлика виконані такі важливі роботи в господарстві служби сигналізації та зв'язку: автоблокування на дільницях Красне–Підволочиськ, Тернопіль–Ходорів–Стрий, Здобунів–Лунінець, Сарни–Олевськ, диспетчерська централізація дільниці Львів–Ходорів–Івано-Франківськ.

За спогадами швидко минув час. Рейковий автобус із ветеранами прибув на станцію Мукачево. Відбулася екскурсія по місту, потім відвідали Мукачівський замок Паланок, оглянули жіночий монастир і залюбки послушали легенду, яку розповів Рудольф Павлик про те, що засновником Мукачівського монастиря був литовсько-руський князь Федір Корятович, на якого на Чернечій горі напав змія. У розпалі битви князь прикликав на допомогу Святителя Миколая і дав обітницю: якщо перемаже змія, то збудує храм на честь Святого Угодника. Змія було перемажено. Корятович ходив уздовж ріки Латориці та гадав, де побудувати храм. І раптом він побачив серед ріки ангела, який вказав йому на Чернечу гору. Князь зрозумів підказку і збудував на горі монастирську церкву.

Втомлені, але щасливі, збагачені спілкуванням та спогадами поверталися ветерани до Львова. У дорозі милуватися чарівними краєвидами Карпат. Ветерани щиро дякували організаторам за цікаву екскурсійну поїздку.

Микола ТРУШЕВСЬКИЙ