

**В**олодимир Іванів народився в мальовничому селі колишнього Янівського району. Нині на місці родинних гнізд Іванівих та їх односельців - Яворівський полігон: з 1940-го вони переселилися в інші села на Львівщині. Як і більшість ровесників, Володимир Іванів подався до Львова. Тут здобув фах будівельника у ремісничому училищі та кілька місяців попрацював на одному з будівельних майданчиків Левандівки. "А потім, - згадує Володимир Іванів - покликала романтика в дорогу. Разом із колегою ми приїхали в Севастополь. В управлінні спеціального будівництва нас скерували на спорудження військових об'єктів, де в основному ми виконували підземні роботи". Так розпорядилась доля, що саме тут Володимир Іванів пізнав свій нинішній фах: після військових "підземок" будував залізничні тунелі в Севастополі, а наприкінці 1958 року в складі бригади із 16 чоловік приїхав на станцію Делятин, де розташовувалась контора № 3

підричник, як сапер, може помилитись тільки один раз. Вчився у досвідчених фахівців тунельної справи, а ще закінчив курси при Московському гірничому технікумі та заочно - Львівський будівельний технікум. У трудовій книжці Володимира Іваніва є чимало подяк за працю. Він нагороджений Ленінською ювілейною медаллю та знаком "Почесному залізничнику". "Дехто вважає, мовляв, навіщо згадувати про Ленінську ювілейну медаль, - каже Володимир Григорович. - Але ж були часи, коли давали такі нагороди за добру працю".

- Зараз обсяги робіт зменшилися, до їх виконання залучається переважно півсотні осіб за вахтовим принципом, що дуже ефективно, бо немає простою ні техніки, ні людей, - розповідає Володимир Іванів.

### Автографи в тунелях

Першим тунелем на Львівській залізниці, де залишив свої професійні автографи молодий працівник тунель-

бо мали цінувати кожну хвилину під час капітального ремонту тунелю. Ми піднімали склепіння, тобто його підвищували для того, щоб замінити паровозну тягу на тепловозну, а згодом - під електротягу. Однак на електротягу так і не перейшли, бо тут фактично тупикова дільниця. Ми також вели реконструкцію двох тунелів на станції Кваси, де рейки Р-43 були зварені головками до купи та використовувалися замість кружал. Вони, як і все кріплення, потріскали: гора пішла вниз, у тунель. Довелось розробляти штольні, аби було видно склепіння цього одноколіїного тунелю, а розроблену породу зі штолень завантажували на платформи.

Потім працювали на станції Жовтнева в напрямку із Старого Самбора на Турку. Далі - Явора. Ми так само тут піднімали склепіння тунелю на два метри, тобто під електрифікацію. Ставили дерев'яне кріплення. При потребі застосовували й вибухові роботи.

### Важка і небезпечна робота

Не кожен витримає працю в тунелі, адже доводиться тривалий час перебувати в замкнутому, як яйце, просторі. Але, за словами начальника тунельної дільниці Володимира Іваніва, колектив підібрався надійний та відповідальний, який з розумінням ставиться до виконання службових обов'язків. Разом з ним працюють гірничі майстри: М. Ранівський, А. Артемук, до-свідчені прохідники: М. Деркач, І. Деркач, І. Хрептак.

- Чим більша гора зверху, тим безпечніше в тунелі працювати і тим менше там є води. Саме через наявність в тунелях ґрунтових вод доводиться взимку робити проходку, тобто розробляти стінки, так звані штриси та кріпити їх, - каже Володимир Іванів. - За час роботи були різні ситуації. І кріплення тріщало в тунелях, але, щоправда, в нас це траплялось рідко, бо отримували ліс з Росії, а саме з Сибіру, і не нижче третього сорту. А

приїхали сапери, міношукач знайшов же. Загалом тоді знешкодили 21 міну.

Перехвилювались ми тоді, бо міношукач пищав і на кабель, що був викладений, як то кажуть, ще польською цетлюю. Довелось разом з військовими обережно руками шукати смертоносні залишки війни...

### Місце праці змінити не можна

Наприкінці 60-х сім'я Іванівих отримала квартиру у Львові. Дружина перейшла працювати на швейну фабрику бухгалтером, закінчила заочно технікум легкої промисловості.

- Тоді з'явилась у мене думка залишити роботу в залізничних тунелях та будувати колектори, - згадує Володимир Григорович. - Вже домовився в конторі, але наступного дня зрозумів, що місце праці змінити не можна: цілу ніч снилися тунелі - без них не житиму, бо вони - моя доля. Власне із своєю майбутньою дружиною Галиною я також познайомився на тунелі. Вона приїхала з Росії в Делятин разом з вітчимою, який працював у нас головним інженером. У 1960 році ми одружились. Виростили сина Володимира та доньку Наталю. До речі, Наталя закінчила технікум, потім політехнічний інститут, курси бухгалтерів і працює в службі локомотивного господарства.

### Від батьків у спадок

Вибравши працю на семи вітрах, Володимир Іванів на дозвіллі залюбки займається землеробством та садівництвом. Любов до цієї справи передалась йому від батьків - селян: середдесятидідтей (п'ятеро дівчат і стільки ж хлопців) він - третій за порядком. А від діда Володимир перейняв кращі риси господарника та пасічника. На вихідні або на час відпустки приїжджає Володимир Григорович до батьківської хати в красиве село Куткір Буського району на Львівщині, разом з дружиною працює на землі та доглядає сад, який посадив покійний батько Володимира Григорій Іванів. Поруч із старими деревами ростуть молоденькі та вже дарують працювиту господарю плоди - вишні, абрикоси, айву, сливи, яблука. Прижився тут і виноград. Родина Іванівих також має свою городину, зокрема картопля родить гарна і смачна. А ще рік у рік Володимир Іванів засіває лан пшеницею, як це робили колись його дід та батько. Тільки це було ще на тій землі, де нині Яворівський полігон. Щоправда, він жодного разу не їздив на свою малу батьківщину, але з розповідей інших знає, що місцевість ту можна впізнати хіба що за руїнами церкви, яка стала мішенню під час військових навчань. І ця розстріляна церква ятрить у серці як незагоєна рана, і при можливості Володимир Іванів долучається до спорудження нових храмів. За старанні труди на славу святої церкви єпископ Мукачівський і Ужгородський нагородив начальника тунельної дільниці МБП № 61 Володимира Іваніва Архієрейськими грамотами.

### Стихія Володимира Іваніва

У ці дні триває капітальний ремонт тунелю на 168 км перегону Щербин - Волоссянка. Це саме той напружений період, коли треба вкладатися у "вікна", продовжуючи життя цієї інженерної споруди.

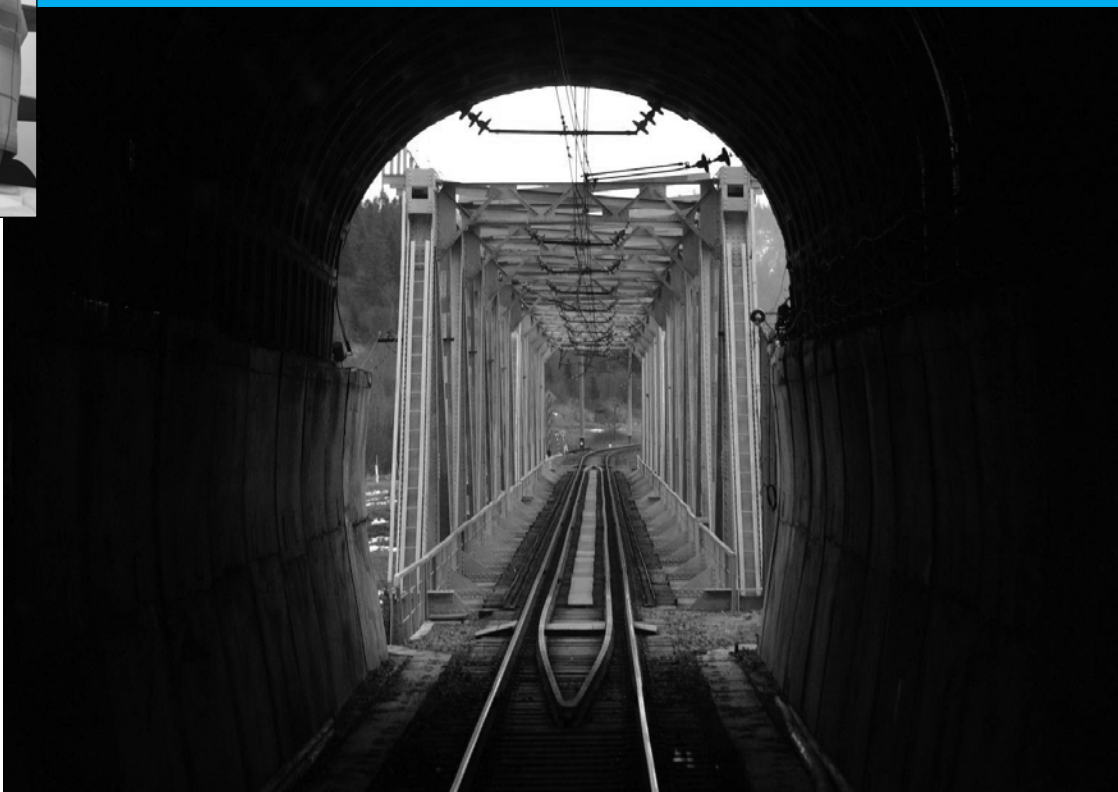
Запитайте в Іваніва, він вам підтвердить: тунелі, як люди, двох однакових не знайдеш, і до кожного потрібен свій підхід. У цьому переконався за 48 років роботи в МБП № 61 на кам'яних кілометрах без сонця, без свіжого вітру, без запаху трави! Але Володимир Григорович думає про тунелі й під час відпустки, бо не може уявити собі життя без них. В мостобудівному поїзді № 61 про Володимира Іваніва кажуть, що він ніколи не гонорується посадою, а завжди допоможе підлеглим. Прокидається, як і робітники, о 5-й ранку, одягає спецвікву і разом - на тунель. Рідко трапляється, щоб разом з трудівниками на тунель не їхав: там його стихія...

Орися ТЕСЛЮК

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

## Начальник тунельної дільниці мостобудівного поїзда № 61 Володимир ІВАНІВ:

# “Тунелі, як люди. Двох однакових не знайдеш і до кожного потрібен свій підхід”



будтунельтресту Міністерства шляхів сполучення. Згодом вона увійшла в склад мостобудівного поїзда № 61, який перебазувався з Вірменії на Львівську залізницю і понині функціонує у Львові, але вже як структурний підрозділ служби колії.

### Нова адреса дільниці

У 1980 році тунельна дільниця змінила адресу: з Делятина перебазувалась на станцію Волоссянка. Своїми силами звели тут двоповерховий гуртожиток, службові приміщення, їдальню, облаштували спортивні майданчики. Тоді на дільниці працювало майже 250 осіб: будували два тунелі, тунельний обхід та 9 водопропускних труб. Загалом в рік освоювали 16,5 млн рублів.

Про ті роки Володимир Іванів згадує з великим задоволенням. І не тільки про роботу, але й спортивні досягнення. "З працівників мостобудівного поїзда ми створили футбольну команду, воротарем був тодішній начальник мостобудівного поїзда Григорій Петраш (зараз уже покійний). Грала на першість району і здобували немало перемог. Один раз навіть обіграли команду Делятина, яка неодноразово здобувала першість району, то наші суперники ледь волосся собі на голові не рвали: як то так вийшло. Я грав на позиції лівого захисника. Була у нас й волейбольна команда, займалися на стрільбищах. І здобували призові місця на різних спортивних змаганнях". А ще наша тунельна дільниця неодноразово займала призові місця у чемпіонаті Яремчанського району".

До нинішньої посади начальника тунельної дільниці мостобудівного поїзда № 61 Володимир Іванів пройшов через працю рядового тунельного робітника, підричника, гірничого майстра. Власне робота підричника не з легких, особливо в тунелях, де

ної дільниці Володимир Іванів, був 200-метровий тунель 96 км перегону Вороненко - Зімер. Згодом він працював на капітальному ремонті тунелю 118 км перегону Зімер - Кваси. А вже на тунелі 117 км керував бригадою, так само як і на тунелях 62 км перегону Яремче - Микуличин.

- Далі - тунель 92 кілометра - один із найдовших на залізниці. - Розробляли штольні, підвозили вагонетками бетон та бетонували тунель зверху через штольню - згадує Володимир Іванів. - Робота важка, як і умови праці: через паровозну тягу в тунелі була велика загазованість. Власне цей двоскатний тунель 92 км був найгіршим за умовами праці: до середини - підйом, а тоді ухил. У хмарну або дощову погоду гази з тунелю довшо не випаровуються. Нас навіть змушували працювати в протигазах, але це нічого не давало: якщо хтось закурив, той дим чула вся бригада. Проте, коли було велике закриття, рух поїздів зупинявся, про перекури забували,

Крім цих тунелів, Володимир Іванів працював у Верхньому Синьовидному на реконструкції старого тунелю і будівництві нового. - Перший мав 125 метрів, тоді генпідрядником було БУ № 150, але, оскільки вони не мали спеціалістів, нас взяли як підрядну організацію, - розповідає Володимир Іванів. - Ми швидко виконали заплановані роботи, керівники генпідрядника отримали ордени та медалі, ми - тільки грошові премії. Потім будували новий 139-метровий одноколіїний тунель, коли прокладали другу колію. Наступним був тунель на станції Скотарське. Проте тут ми виконали тільки підготовчі роботи...

Якщо звернутися до статистики, то за 48 років роботи на Львівській залізниці Володимир Іванів працював на реконструкції понад 10 тунелів та будівництві 5 нових, загальна довжина яких сягає майже 5 кілометрів.

- Ближчі до серця нові тунелі, вони як новонароджені діти, - каже Володимир Григорович. - Будувати їх було нелегко.

зараз отримуємо місцевий, який немає такої твердості як російський.

Володимир Іванів з великим задоволенням згадує, як швидко, всього за півроку, фахівці тунельної дільниці збудували шляхопровід в Чернівцях, оскільки хід робіт на об'єкті тримав на контролі перший секретар міськомпарті Іван Каленик, який був справжнім господарником.

### Міни... в штольні

Розповідаючи про непросту роботу фахівців тунельної дільниці, Володимир Іванів (на той час був майстром дільниці) пригадав, як наприкінці 70-х, під час ремонту трубопроводу, при в'їзді на станцію Тернопіль, в її горловині, коли робили штольню в одній із труб, наштовхнулись на якийсь ящик. Молодий прохідник, який недавно влаштувався на роботу, хотів вдарити його зверху. Його зупинили. І не дарма. Адже у ящику були мінометні міни (німці називали їх шпрінгельміни: наступши на неї - вона підривається, а тоді підстрибує на 50-60 см вгору і рве осколками). Можна собі тільки уявити наслідки: над трубопроводом - залізнична колія... Коли