

# ЛЬВІВСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИК

Видається з 15 лютого 1910 року № 4 (7710) 26 січня 2007 року

www.railway.lviv.ua  
lz@railway.lviv.ua

## ТРАГЕДІЯ «КОНТРАБАНДНОГО» ПОЇЗДА: ОДНІ ХОВАЮТЬ, А ДРУГІ ШУКАЮТЬ...

Якщо вагони і далі так безжально нищитимуть,  
поїзд Чернівці-Перемишль доведеться відмінити



**“В складі поїзда №76/75 сполученням Чернівці-Перемишль продовжується псування внутрішнього обладнання вагонів, яке призводить до неможливості відновлення та ремонту...”**

Такі телеграми за підписом начальника пасажирського вагонного депо Чернівці Анатолія Мартинюка вже півтора року періодично надходять в управління залізниці.

(Закінчення на 2 стор.)



Так після поїздки виглядає столик у купе



Стеля в коридорі вагона після контрабандистів і митників



Стеля у купе, до якої “приклалися” польські митники

## ЊÒÈÕ²В І Î ÈÀÇÀÈÀ ÑÂ²É Í Î ÐÎ Â...

Важкою була для служби перевезень ніч на Водохрещі. Вітер почав посилюватися надвечір і подекуди досягав руйнівної сили. О двадцятій десять надійшов перший сигнал про знеструмлення окремих ділянок руху. Про цю складну ніч редакції розповів заступник начальника оперативно-розпорядчого відділу Юрій Михайлович Голованов (на фото), якому випало працювати у ніч на Водохрещі.



- Буревії у Карпатах завдали збитків в енергозабезпеченні

на ділянках від Скотарського до Лавочного і від Лавочного до Гребенова. Знеструмлення захопило Ворохту, Рахів, ділянки від Івано-Франківська до Ходорова і від Ходорова до Львова. Напруга короткочасно пропадала і на Львівському вузлі. Ударів стихії не витримали лінії електропередач обленерго Львівської та Закарпатської областей. Внаслідок цього зникла напруга у залізничних електромережах. Без електричного струму перестали працювати автоблокування та електрична централізація на цих ділянках.

Ми перейшли на телефонні засоби зв'язку і на ручне переведення стрілок. Найгіршим було те, що на ділянці від Лавочного до Гребенова зникла напруга у контактній мережі. Щоб відновити рух пасажирських і приміських поїздів, ми задіяли шість тепловозів.

Станом на 5 годину 19 січня на Львівській залізниці внаслідок проявів стихії були затримані 12 пасажирських і 3 приміських поїзди. Найдовша затримка склала 6 годин 28 хвилин.

Ігор ПАРАЩАК  
Фото автора

## НАС СТРАХУВАТИМЕ «НАФТАГАЗСТРАХ»

Завершено розгляд пропозицій про надання послуг із медичного страхування працівникам Львівської залізниці. Крайню визнано пропозицію страхової компанії «Нафтогазстрах», яка запропонувала річний ліміт відповідальності на одну застраховану особу в обсязі 16 000 грн, страховий платіж складає 1,2 відсотка від річного ліміту і становить – 192 грн на рік, відповідно щомісячний платіж складе 16 грн.

Ліміт відповідальності на ліжко-день збільшився у 2,5-3 рази і складає від 33 до 94 грн на день, в залежності від форми захворювання. До ліміту відповідальності закладено покращене харчування в обсязі 9 грн на день, 1 грн на м'який інвентар, решта – на медикаменти і послуги лабораторій обстеження та дезінфікуючі засоби.

Детальніше про умови страхування можна довідатися в правилах страхування у кадровиків структурних підрозділів.

## Апарат Головного ревізора інформує



Аааа?у іа іааа?са? сааааеа ераіііе? æèèòу

Причиною аварії, яка сталася 23 січня цього року на залізничному переїзді у м. Кам'янка-Бузька (42 км перегону Сопіжанка-Радехів), стала звичайна неуважність, а, можливо, як часто буває у таких випадках, самовпевненість та легковажність водія автотранспорту. Її наслідки – трагічні: двоє людей загинуло, ще двоє із важкими травмами госпіталізовано. Якщо понівечений метал іноді можна відрихтувати чи просто викинути на металобрухт, і замість нього стане в стрій новий, то людського життя не повернеш.

Того вечора, приблизно о 20-й годині 24-річний житель Кам'янки-Бузької Тарас Ружицький разом із трьома пасажирками під'їхав на легковій “вісімці” до залізничного переїзду у момент, коли звукова та світлова сигналізація попереджали водіїв про наближення поїзда № 858 сполученням Львів-Ківерці. Важко знайти логічне пояснення того, що змусило його піти на ризик, наражаючи на велику небезпеку власне життя і життя пасажирів, проте факт – річ незаперечна. Машина обігнала авто, що стояло попереду, вискочила на колію і була збита поїздом. Внаслідок зіткнення пошкоджено гальмівну магістраль локомотива, а машина перетворилася на купу брухту. Поїзд було затримано більше, ніж на годину, а от для двох пасажирів машини час зупинився назавжди. Сильний удар завдав несумісних із життям травм Катерині Дмитрівні Мовчан (1922 р.н.), яка померла на місці ДТП. Інша пасажирка легковика – Марія Дмитрівна Мовчан (1956 р.н.) – померла дорогою до лікарні. Водія “вісімки” і третю пасажирку – Марію Андріївну Мовчан (1946 р.н.) із важкими травмами госпіталізовано в Кам'янка-Бузьку районну лікарню.

За висновками фахової комісії, винуватцем аварії на переїзді був водій авто, який грубо порушив Правила дорожнього руху. Вини залізниці у ДТП нема.

## Тендерному комітету бракує досвіду праль?

У пасажирській службі залізниці періодично виникають проблеми з пральним порошком. Як правило, дешевий рідко буває якісним, а дорогому важко виграти тендер. Щоб легше було знайти компроміс між ціною та якістю, відтепер слово працівників пралень пасажирських вагонних депо залізниці буде враховуватися при проведенні тендерів із закупівлі пральних засобів. Таке побажання нещодавно висловив начальник залізниці Михайло Мостовий після перевірки якості польського порошку «Бустер», який у нас використовується. На низьку якість цього прального засобу скаржились керівництво пасажирської служби. У 2005 році вже проводилась подібна перевірка, яка визнала «Бустер» неякісним. Проте цього разу інспекція з контролю при начальникові залізниці недоліків не виявила. Скарг на «Бустер» не надходило ні з Чернівецького, ні з Ковельського пасажирських вагонних депо. Отже, до закінчення наявних запасів, цей порошок використовуватиметься і далі. А як називатиметься його наступник, визначить тендер.

Ігор ПАРФЕНЮК

Наказом начальника  
Львівської залізниці призначений:

ГЛАДУН Володимир Миколайович – начальником вокзалу станції Львів