

Газета  
трудового  
колективу Львівської  
залізниці

# ЛЬВІВСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИК

Видається з 15 лютого 1910 року № 1 (7756) 11 січня 2008 року

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

## Генеральним директором Укрзалізниці призначено Василя Олексійовича МЕЛЬНИЧУКА

Василь Олексійович МЕЛЬНИЧУК народився 20 квітня 1952 року на вулиці Франківщині. Його трудова біографія пов'язана із залізницею. Після закінчення Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту працював на Львівській залізниці, де пройшов шлях від начальника



вагонного депо Стрий до заступника начальника залізниці. У 2000-2004 роках очолював Головне управління вагонного господарства Укрзалізниці, згодом – Державне підприємство матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту «Укрзалізничпостач». У 2004-2005 роках – заступник Генерального директора Укрзалізниці. З 2005 року працював начальником Головного управління безпеки руху та екології Укрзалізниці і головним ревізором з безпеки руху Укрзалізниці.

## Здолбунівці економлять паливо

Складну науку економії добре опанував трудовий колектив Здолбунівського локомотивного депо. Лише за грудень минулого року тут зекономлено 20 тонн дизельного палива, а протягом усього 2007-го збережено 259,9 тонни дизпалива, розповів заступник начальника депо з експлуатації Петро Коник. Загальний показник економії електроенергії локомотивами за 2007 рік становить 766,9 тис кВт.

## Перестановка – на 500 відсотків

Продуктивним виявився 2007-й для пункту перестановки вагонів Ковель. Протягом року тут з широкої колії (1520 мм) на вузьку (1435 мм) переставлено 3 499 цистерн, що становить 559,8 відсотка до показників за 2006 рік. Вантажі з хімічними речовинами, в основному, рідким азотом, прямували до сусідньої Польщі.

## У Ковелі вагонам зручно

Високих виробничих показників досягли у вагонному депо Ковель протягом 2007 року. Як повідомив головний інженер цього підприємства Віктор Рихлюк, технічне обслуговування вантажних вагонів перевищило торішні показники на 16 відсотків. Технічне обслуговування пасажирських вагонів – на рівні 107,8 відсотка до показників за 2006 рік. Депо попрацювало досить непогано, готуючи вагони до перевезень та їх промивки. Ці показники становлять 117 та 103,4 відсотка відповідно до результатів роботи у 2006-му.

## Рівняни отримали подяку

У перші дні 2008 року на адресу відділу експортно-імпорتنних перевезень Рівненської дирекції надійшла подяка від Головного управління перевезень Укрзалізниці за чітку організацію робіт на прикордонних переходах з Польщею: Ізов-Грубешув, Ягодин-Дорохуск. Як повідомив начальник відділу експортно-імпорتنних перевезень Рівненської дирекції залізничних перевезень Павло Цецюра, вагони відправляються до Польщі без затримки, і нормативні залишки зменшено практично до нуля. «У перші дні нового року вантажопотік був не дуже великим, та завдяки відповідній роботі з вантажовідправниками на початку другої декади січня кар'єри запрацюють на повну потужність – щодоби будемо вантажити 300-350 вагонів будматеріалів». За словами Павла Цецюри, непогано впоралися рівненські залізничники і з основними виробничими показниками грудня. Продуктивність локомотива виконано на 107,3 відсотка, а середня вага вантажного поїзда становить 3 147 тонн тобто 47 тонн понад план.



## Поїзд у зиму



**Н**апередодні Нового року зі Львівського приміського вокзалу рушив у рейс прискорений електропоїзд «Захар Беркут» за маршрутом Львів-Славсько. Тепер любителі активного відпочинку можуть дістатися до гірськолижного курорту за дві години з однією зупинкою у Стрию.

Закінчення на 2 стор.

## Аварії не сталося

Завдяки пильності колійного майстра Богдана Сенчишина

Перше січня. Сьома ранку. У цей час переважна більшість людей, зустрівши Новий рік, відпочивали. Серед залізничників, які у цей ранок не спали, був і колійний майстер Турківського околотку Самбірської дистанції колії Богдан Сенчишин, який перебував на «примхливому» 124 кілометрі перегону Жовтнева-Явора. Морозний ранок першого дня нового року став для нього гарячим.

За 25 років роботи Богдан Сенчишин не раз переконався, що колія, яка пролягає в горах, має багато штучних споруд – мостів, віадуків, тунелів – потребує пильної уваги, особливо взимку, коли вночі мороз сковує землю, а вдень – відлига. «Мене особливо турбувало, як поведе себе колія на 124

км перегону Жовтнева-Явора, бо ґрунт під решіткою у попередні дні почав потроху просідати. Щоб запобігти біді, я організував цілодобові чергування колійників і сам постійно перевіряв стан колії, – розповідає Богдан Михайлович. – Пропускаючи поїзди, ми весь час підбивали колію. А о 7 ранку 1 січня я побачив, що ґрунт просідає просто на очах. І чути було потріскування. На той час з Явори ішов парний поїзд з порожняком. Я зупинив поїзд, сподіваючись, що разом із монтерами колії, які чергували зі мною, підправимо колію і все-таки пропустимо порожняк. Проте, відновити надійність цієї ділянки колії уже було неможливо. Решітка без щобеню вже оголилась. Я викликав диспетчера і попередив, щоб він осаджував состав

із порожняком, бо пропустити його уже не було можливості. Крім того, небезпечно нахилилася опора лінії електропередач. Я подзвонив до диспетчера на станцію Жовтнева, щоб негайно вимкнули напругу, бо нахилена опора могла обірвати контактний провід та створити загрозу для життя людей.

Нині наслідки зсуву ґрунту ліквідовані, рух поїздів відновлено, але колійний майстер Богдан Сенчишин не забуває про підвищену пильність і на тих кілометрах, де діє обмеження швидкості руху, організовує цілодобові чергування колійників. В Самбірській дистанції колії кажуть, що Богдан Михайлович дисциплінований, відповідальний та грамотний спеціаліст, вболіває за доручену справу і те, що він оперативно та кваліфіковано діяв у критичній ситуації, є звичайною професійною закономірністю. Колійного майстра Богдана Сенчишина представлено до нагороди.