

Новорічний “сюрприз” від стихії

Першого січня цього року на 124 км дільниці Львів-Самбір-Ужгород, між станціями Жовтнева і Явора, стався зсув ґрунту. Причина – непередбачене переміщення глибинних ґрунтових вод у результаті невизначених змін геології гірських порід.

Унаслідок природної стихії на вказаному місці, що розташоване на косогорі, було деформовано 30-метрову ділянку колії. Завдяки системному контролю за безпекою руху, залізничники вчасно виявили пошкодження і призупинили рух поїздів на цій ділянці. На час припинення руху єдиний пасажирський потяг Львів-Солотвино, який курсує через станції Жовтнева і Явора, було скеровано у напрямку Львів-Самбір-Стрий-Дрогобич-Ужгород, а приміське сполучення



здійснювалося з обох сторін до сусідніх станцій. Дев'ять пар вантажних поїздів були скеровані у напрямку Львів-Стрий-Лавочне-Чоп-Ужгород.

Аварійно-відновлювальні роботи на місці зсуву тривали цілодобово. Було задіяно 150 залізничників і понад 20 одиниць будівельної техніки. З місця деформації вилучили понад 2 500 кубометрів непридатного воюкого ґрунту, а на його місце після проведення гідроізоляційних робіт для відводу можливих ґрунтових вод заклали близько 3 000 кубометрів нової щебеневі продукції. Усі роботи Львівська залізниця вико-



нала власними силами. За інформацією прес-центру магістралі, третього січня о 13.30 год. між станціями Жовтнева і Явора на дільниці Львів-Самбір-Ужгород відновлено рух поїздів. Львівська залізниця вдячна



пасажирам, які з розумінням поставилися до тимчасових незручностей, що виникли внаслідок природної стихії.

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Ветеранам було що згадати

Напередодні новоріччя в актовому залі вокзалу станції Львів відбулася зустріч керівництва залізниці та дорпрофсожу з ветеранами-залізничниками. В урочистій обстановці, в супроводі оркестру, у святковій залі ветерани-залізничники приймали вітання з нагоди п'ятнадцятої річниці дорожньої ветеранської організації. Усім присутнім було про що поспілкуватися і що згадати.

– Я бачу тут багато знайомих облич, – зазначив начальник залізниці Михайло Мостовий, – людей, з якими колись починав працювати. Сьогодні вони вже заслужені ветерани. Користуючись нагодою, хотів би привітати Вас, шановні ветерани, з Новим роком, Різдом Христовим! Побажати міцного здоров'я, тому що у ветеранському віці воно особливо потрібне.

П'ятнадцять років минуло з того часу, як на Львівській залізниці була створена організація ветеранів, і я вважаю, що це дуже корисна справа. В Укрзалізницю сьогодні понад 240 тисяч ветеранів, на нашій залізниці їх майже 38 тисяч. До речі, Львівська залізниця відраховує в Пенсійний фонд суму на забезпечення пенсіями 70 тисяч пенсіонерів.

На жаль, не всі потреби ветеранів ми змогли задовольнити, але вкрай необхідне вдалося зробити. Ми змогли відстояти компенсацію на лікування, спромоглися залишити допомогу ветеранам, яку надавали роками. Насамперед, це оплата послуг зв'язку,

передплата газет, оздоровлення у пансіонатах залізниці. В цілому за 11 місяців ми витратили майже 3,2 млн грн на допомогу ветеранам. І сьогодні залізниця, напевно, єдина галузь в Україні, що надає таку допомогу своїм ветеранам.

Віктор ФЕДІН, член ради ветеранів локомотивного депо Львів, згадав перші роки після звільнення Львова від фашистів.

– Сьогодні вже мало хто пам'ятає, що на десятий день після звільнення Львова станція почала приймати та відправляти на фронт поїзди. Коли розповідаєш молоді про повоєнні часи, багато хто навіть не уявляє, в яких умовах тоді доводилося працювати. Відступаючи, німці підірвали вокзал, не залишилося жодного цілого тунелю в горах. Рейки та шпали були потрошені. Все це довелося відбудувувати швидкими темпами. Адже без діючої залізниці народне господарство існувати не може. І це було зроблено ціною надзвичайних зусиль наших ветеранів.

Галина СЕРКОВА, голова ради ветеранів Рівненської дирекції залізничних перевезень:

– На цю урочисту зустріч наша група у складі 30 ветеранів з різних підрозділів залізниці прибула з Трускавця, де ми відпочивали й проходили курс оздоровлення. Все було чудово. Ми щиро вдячні залізниці й дорпрофсожу за гарний відпочинок, лікування та постійну увагу до ветеранів.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

У депо Королево працюють професіонали

Історія локомотивного депо Королево починається у далекому 1874 році, хоча залізнична дільниця Королево-Берегово-Батьово працює з 1869-го. На Королівському вузлі збудовано паровозоремонтні майстерні, діяла екіпіровка паровозів, яка постійно вдосконалювалася і розвивалася. У 1946 році завершено реконструкцію старого паровозного депо, проведено електрифікацію. В депо на той час ремонтували паровози серії “ТЭ”, “СУ”, “ЭР”, “ОВ”. У 1962-1965 рр. тут розпочався перехід на тепловозну тягу. Першими тепловозами в депо були локомотиви серії ТЭ2, невдовзі з'явилися локомотиви серії ТЭ3. Для маневрової роботи почали застосовувати тепловози ВМЭ угорського виробництва.

В 1967 році перевезення пасажирів почали здійснювати приміськими дизель-поїздами серії “Д”. Начальником депо тоді був Василь Петрович Андреняк. 1970-й став роком заміни тривагонних дизель-поїздів на чотиривагонні серії “Д1” угорського виробництва та заміни парку маневрових тепловозів на локомотиви серії ЧМЭ-3, які виготовляли у Чехословаччині. Кращий машиніст депо Михайло Іванович Ком'яті ініціював обслуговування маневрових тепловозів однією особою, тобто машиністом без помічника. За це нововведення його нагороджено знаком “Почесному залізничнику”.

У 1978 році розпочалася реконструкція депо, яка тривала 12 років. Запрацював новий ремонтний цех з просторими допоміжними – дизельним, екіпажним, паливним, автогальмівним, АЛСН, механічним та іншими. Цехи обладнали підйомними кранами та механізмами вантажопідйомністю до 32 тонн. В ремонтному цеху прокладено три колії з оглядовими канавами, розміщено чотири домкратні позиції, верстат “А-41” для обточування колісних пар без викочування. Введено в дію нову екіпіровку, склад ПММ, адмінбудинок, котельню, компресорну та інші будівлі.

Приписний парк локомотивів оновився за рахунок магістральних тепловозів серії М-62 та 2М-62, які разом з дизель-поїздами Д1 та тепловозами ЧМЭ-3 обслуговували тягові “плечі” Королево-Рахів, Королево-Батьово, Чоп-Ужгород, Королево-Мукачеве, Королево-В.Бичків, Королево-Гальмеу.

Цими дільницями машиністи почали водити важковагові поїзди. Наприкінці 1996 року приписний парк локомотивного депо склався з дванадцяти тепловозів серії М-62, восьми тепловозів серії 2М-62, чотирнадцяти – серії ЧМЭ-3, десяти дизель-поїздів серії Д1 та двох кранів на залізничному ходу.

У 1997 році депо Королево приєднало до локомотивного депо Чоп. Тепер приписний парк депо становить всього десять дизель-поїздів. У депо виконуються всі види ремонту – від профілактичного до заводського. А з 2001 року в обертному депо Королево почали проводити поглиблені ремонти дизель-поїздів. Нині депо Королево очолює Володимир Григорович Сідаш. На підприємстві працює 420 осіб, багато з яких мають суміжні професії. Начальник депо цінує кожного працівника і роботою колективу в цілому задоволений. Потяги обертного депо обслуговують значну частину Закарпатської області – курсують з Солотвина до Ужгорода, з Королево до Дякова. “Минулого року в колективі не було жодного порушення трудової дисципліни, – говорить Володимир Сідаш. – Пасажири добре відгукуються про роботу працівників депо, особливо машиністів Бен'яміна Гусара, Степана Товта, Миколи Леврінца, Михайла Личинди, Павла Іваніги, Павла Ковача, Володимира та Івана Удичків, Івана Токача, Василя Цопка, слюсарів Олексія Патая, Золтана Ковчі, Володимира Беци та інших”.

Іван КОРОЛІВСЬКИЙ, смт Королево

Поїзд у зиму

Закінчення. Поч. на 1 стор.

Зранку 28 грудня 2007 року на Львівському приміському вокзалі було людно і святково – у перший рейс до Славська готувався туристичний потяг другого класу “Захар Беркут”. Привітати з такою подією усіх присутніх піснюю і гарними віршами прийшли вокально-хореографічний ансамбль “Сонечко” та вокально-інструментальний ансамбль локомотивного депо Львів-Захід “Земляки”. З нагоди урочистості, яка збіглася із відзначенням річниці Приміського вокзалу, до присутніх звернулися начальник залізниці Михайло Мостовий та голова дорпрофсожу Андрій Сенишин.

Начальник залізниці зазначив, що залізничники доклали багато зусиль, аби шанувальники активного відпочинку могли швидко і з комфортом доїхати до мальовничих Карпат під час зимових канікул, хоча початок руху спеціального “зимового” потяга був запланований на 2008 рік.

Модернізований електропоїзд успішно пройшов випробування особливими умовами місцевого ландшафту і готовий до експлуатації. За побажаннями львів'ян, гостей міста, туристичних фірм, він може курсувати і декілька разів на день – усе залежатиме від замовлень. Михайло Мостовий звернувся до майбутніх пасажирів із проханням дбайливо ставитися до поїзда, щоб він міг тишити подорожніх не лише швидкістю руху, а й естетичним виглядом та комфортом.

На свято завітали представники обласної і міської влади – заступник голови облдержадміністрації Тарас Федак і директор департаменту гуманітарної політики міської ради Олексій Поботко. Попередньо оглянувши вагони електропотяга, гості із захопленням зауважили: “Більше б таких поїздів для молоді, яка любить активно відпочивати. Дякуємо Львівській залізниці, яка сьогодні підтверджує статус важливого економічного транспортного об'єднання нашого регіону, держави, а також дбає про добробут і відпочинок людей”.

Начальник залізниці Михайло Мостовий по-



“Захар Беркут” перед першим рейсом

бажав залізничникам і пасажирам, які подорожуватимуть цим електропотягом, здоров'я, щастя, святкового настрою, а машиністу моторвагонного депо Львів Роману Семаку вручив реверсивну рукоятку від нової електрички. Першими пасажирами “сніжного” поїзда стали студенти Львівського технікуму залізничного транспорту. Вони весело рушили займати місця у комфортабельних вагонах. За доброю традицією, отець Петро поблагословив усіх присутніх, окропивши пасажирів та електропоїзд свяченою водою.

На наше прохання дати характеристику новому електропоїзду відгукнувся начальник моторвагонного депо Львів Володимир Шушков: “Електропоїзд ЕПЛ2Т 030-07 виготовлений ВАТ “Холдингва компанія “Луганськтепловоз”. Це перша луганська електричка такого типу, що з'явилася на нашій залізниці. Кабіна машиніста “начинена” електронікою. Тому довелося спеціально навчати групу машиністів і їхніх помічників для управління електропоїздом, який може розвивати швидкість до 130 км/год. Кожен вагон розрахований на 109 місць. Сподіваємось, у лютому отримати ще один поїзд. На нього великий попит, та за рік луганчани спроможні виготовити лише дві такі електрички”.

Квиток до Славська коштує 17,09 грн, а до Стрия – 13,79 грн.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО