

**Мокрою сірою стрічкою в'ється дорога, рясний дощ заливає вітрове скло і невтомно працюють "двірники". Чим далі їдемо в гори, тим густішає туман. Сніг на схилах гір і обабіч дороги особливо яскраво контрастує з позолотою осені - пейзаж, вартий пензля художника. Однак людям, які живуть та працюють у цій місцевості, не до осінніх сентиментів. Неначе страшний сон згадують вони стихію, що розгулялася тут 13 жовтня.**

Начальник району контактної мережі станції Лавочне Ужгородської дистанції електропостачання Володимир Івановський каже, що від вітру і снігу падали дерева:



– Я думав, що стовпи в Бескиді повалить. Вночі їздили усувати повалені дерева з нашої лінії. Відламає вітер вершок смереки довжиною 3-5 метрів і несе на лінії електропередач, а тут через перевал йдуть

наші три лінії: живлення автоблокування – основне і резервне, і фідерна лінія 3,3 кіловольти. День і ніч усували ці завали. Фактично працювало все ЕЧК. Зокрема, старший електромеханік Федір Бірак, електромеханік Роман Яблонський, електромонтери Володимир Щадей, Віталій Яцик, Василь Магурчак, Юрій Довгенько. Пік бурі припав на шосту вечора 13 жовтня. На нашій ділянці у другому тунелі Бескид-Скотарськ повалило опору ліній електропередач 6 кіловольт, що дає основне живлення автоблокування. Там же стихія звалила один стовп на поздовжній лінії електропередач для резервного живлення автоблокування. Про відпочинок довелось забути. Як о 7.30 тринадцятого жовтня пішов на роботу, і повернувся аж наступного дня об 11 ранку, і то лише для того, щоб передягнути – і знову на роботу. Чим ми тоді займалися? Стикували дроти, ставили опори, щоб терміново подати живлення на пристрої автоблокування. Різали повалені дерева бензопилою. Найбільше засипало снігом 1639 кілометр пікет 1-3 по першій і другій коліях. Сюди ми виїжджали чотири дні підряд. Добре, що для усунення пошкоджень не бракувало нічого: ні людей, ні матеріалів.



Нині на станції Лавочне ніщо вже не нагадує про стихію, все працює у звичному ритмі. Проте тут добре пам'ятають той момент, коли 13 жовтня близько 19 години все поглинула темрява.

– У такій нестандартній ситуації люди добре справлялись зі своїми обов'язками, – розповідає начальник станції Лавочне Ігор Медяно. – За до-

# А Е І Д І А О А А І І В



помогою курбелів переводили стрілки, маневрові роботи виконували тепловози, які замінили електровози, носили від чергового по станції у парну і непарну горловини дозвільні записки на приймання потяга, адже керування рухом відбувалося у ручному режимі. У першу чергу відправляли пасажирські состави.

Сніг падав такий, що світа білого не було видно. Тому і сніг прибирали, і готувати вручну маршрути. Черговий по станції давав команду, який маршрут робити, ми одразу йшли туди, очищали стрілки, а потім готували маршрут. До прибирання снігу були задіяні по два колійники на стрілочному посту і по стільки ж станційних працівників. Так тривало півтори доби. Потім було відновлено електропостачання. Щоправда, напруга повторно зникла на годину.

У ніч із тринадцятого на чотирнадцяте жовтня працювали черговий по станції Василь Німець, приймальники поїздів Володимир Флуд, Микола Магурчак, складачі поїздів Володимир Бенькалович, Василь Мадинак, черговий по станції Іван Ямщиков, який залишився після денного чергування у нічну зміну і допомагав, бо викликати інших працівників не було можливості. Разом із нами тоді був і начальник станції Воловець Михайло Мацовка. Він контролював дії чергового по станції, щоб у такій нестандартній ситуації не трапилось якоїсь біди. Наступного дня з нами також були сусіди із Воловця – працювали додатково два чергових по станції Галина Довгенько, Василь Гергега та складач поїздів Василь Мадяр.

Прийшов на допомогу зі своїми підлеглими і начальник ПТО вагонів станції Лавочне Василь Магурчак.

Оскільки інтенсивні опади снігу не припинялись, то потрібно було постійно очищати стрілки та колії для пропуску поїздів. Працювали не тільки колійники, була залучена й так звана друга черга із числа залізничників інших підрозділів. До речі, на станції Лавочне тривають роботи з обладнання всіх 29 стрілок електрообігрівом.



**Начальник служби електропостачання Микола Фесик**, якого ми попросили прокоментувати ситуацію, що склалася під час негоди, зазначив, що на головному ході від Сваляви до

Сколе було перервано постачання струму від лінії обленерго у 110 тис. вольт на 6 залізничних тягових підстанціях. Крім того, така ж ситуація була на трьох підстанціях Мостиського напрямку. Щоб запобігти перериванню перевізного процесу на залізниці були задіяні 22 тепловози і додатково 39 локомотивних бригад. У такому режимі рух здійснювався упродовж доби. За цей час почергово відбувалося відновлення подачі живлення на тягові підстанції, що знаходяться на головному ході. На Мостиському напрямку рух на електротязі був відновлений швидше. Аналогічні проблеми були із трьома тяговими підстанціями на Самбірському напрямку, але і там подання струму із високовольтної лінії було невдовзі відновлене. Загалом на відновлювальних роботах було задіяно понад 600 працівників усіх дистанцій електропостачання.



Через стихію серйозні проблеми виникли й у зв'язківців, бо коли нема струму – зникає радіозв'язок, – наголосив **начальник служби сигналізації і зв'язку Роман Залізник**: "Радіо-

зв'язку певний час не було на станції Лавочне, Самбірському і Стрийському напрямках. У Лавочному наші механіки забезпечили тимчасову подачу струму, а на інших станціях виручили колійники, які надали свої переносні міні-електростанції.

Стихія спричинилася до виникнення критичної ситуації і на Івано-

Франківській дирекції залізничних перевезень. Тут було повалено десятки опор, тому довелося розмотати багато кілометрів кабелю зв'язку. Зокрема, на перегоні Тарнавиця-Надвірна повалило 23 опори, тож довелося розмотати 1,7 км кабелю. Працівники Івано-Франківської дистанції сигналізації і зв'язку оперативно відновили зв'язок за тимчасовою схемою. Крім того, вони прибрали сотні повалених дерев із ліній. Зараз перед ними стоїть завдання замінити 101 опору і натягнути дроти. Для цього привезли сотню опор із аварійного запасу, а ось дроту маємо в запасі всього кілометр... Майже 3 тонни дроту дає Укрзалізниця. Та цього все ж замало. Доведеться зварювати старий дріт. Упродовж тижня відновлювальні роботи там мають бути завершені.



– Під час надзвичайної ситуації, що виникла в ніч перед святом Покрови служба локомотивного господарства спрацювала на високому рівні, – каже **перший заступник начальника служби локомотивного**

**господарства Микола Хамевко**. – Одразу після повідомлення про припинення подачі напруги у службу прибув заступник начальника служби Олександр Мельничук, який грамотно організував усю роботу. У кожному депо були призначені відповідальні особи із начальників локомотивних депо, заступників начальників з експлуатації та машиністів-інструкторів. Вони керували роботами безпосередньо в депо. Локомотивні бригади інструктувалися із ведення поїздів у складних метеорологічних умовах. Робота проводилася цілодобово. За такої організації досить швидко вдалося зібрати локомотивні бригади та відправити тепловози для відновлення руху. Загалом у відновленні руху впродовж двох діб було задіяно 15 локомотивів 2М62 та 7 ЧМЕ-3. Працювало 39 локомотивних