



Черговий по станції Сколе Микола Вадрус (на фото вгорі праворуч) розповів, що тієї ночі він якраз мав чергувати. Прийшов приймати зміну ще о 19:00.

– Зникло світло і пульт згас, – пригадує Микола Вадрус. – Я діяв відповідно до інструкції руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України. Перейшов на ручний режим роботи. Мені дуже допомогли черговий по станції Роман Карпинець, начальник станції Надія Байко та ревізор з безпеки руху Володимир Скиба, самостійно б я не впорався. Працювати довелося у холоді і при свічці. Хоча нам ще було не найважче, бо завдяки хорошій акумуляторній батареї працював поїзний зв'язок. Поїзди приймали інформацію на станцію через радіозв'язок, а відправляли по колійних записках. А на станціях Синьовидне та Гребенів взагалі не працювали радіостанції. Вони приймали поїзди по дозволах. У таких умовах пропустили через станцію 4 непарні поїзди й 11 парних. Поїзди йшли із запізненням, але ми робили все можливе, щоб якнайшвидше відправити пасажирські поїзди і електрички.

При свічці довелося працювати і черговому станції Тухля Василю Плечію (на фото внизу праворуч).

– На чергування я прийшов близько 20:00, коли вже не було світла, – розповідає Василь Плечій. – Добре, що мені допомагали начальник станції Василь Мечержак та чергові станції Євген Статутяк та Микола Мечержак. Уся складність полягала в тому, що важко було за допомогою курбеля переводити стрілки - дуже багато було снігу, до того ж видимість була дуже погана. Треба було носити колійні записки за 300-400 метрів від станції.

А тим часом підрозділи залізниці підраховують збитки та витрати на відновлювані роботи, які спричинила стихія. За оперативними даними підрозділів вони становлять понад 850 тис. гривень.

Орися ТЕСЛЮК, Дмитро ПЕЛИХ
Фото Дмитра ПЕЛИХА та з архіву редакції

Додала стихія роботи і працівникам району контактної мережі станції Тухля.

Обрив лінії електропередач стався на дільниці Тухля-Славське, – розповідає начальник району контактної мережі станції Тухля **Орест Довгенько**.

– Там три дерева впали і обірвали лінію електропередач 10 кВ у двох прольотах. Щоб знайти й усунути несправності, ми вийшли на лінію автомотрисою та автомобілем. Порізали і забрали з колії дерева і “втягнули” лінію. Для нашого кваліфікованого колективу така робота не є чимось надзвичайним. Ми це вмємо, ми до цього готові і тому швидко впоралися із завданням.

За словами Ореста Довгенька, багато серйозніших пошкоджень зазнали лінії електропередач облenerго, які йдуть через ліс. Величезні смереки, падаючи на дроти, повалили опори. У селах поблизу Тухлі станом на 20 жовтня ще не було відновлене електропостачання.



бригад. Зокрема, з локомотивного депо Львів-Захід було задіяно шість локомотивів 2М62, з депо Львів - чотири локомотиви 2М62 та три маневрових локомотиви ЧМЕ-3. Останні швидко прибули на дільниці, бо виїжджали з оборотного депо Стрий. З локомотивного депо Мукачєво працювало 5 локомотивів 2М62 та 4 – ЧМЕ-3. Всі люди поставилися до роботи відповідально.

но, і коли ми стояли на станції Сколе, то палили на узбіччі багаття і так грілися. Фактично ми охороняли електровоз, а рух забезпечували тепловози”.



– Подача електроенергії припинилася 13 жовтня о 19.40 год, – розповів **електромеханік тягової підстанції електропостачання ст. Сколе, відповідальний за електрогосподарство підстанції, Андрій Коружинець**. – У цей час працював ввід №1 – 110 кВ. Тоді я переключився на ввід №2, але й там струму не було. Про це я повідомив диспетчера, який на той час вже знав про надзвичайну ситуацію. Одержав від диспетчера вказівку не робити оперативних переключень, оскільки живлення не було з обох сторін. Єдине живлення було від акумуляторної батареї, але ми її відключили, щоб марно не розряджалася. Зробили це для того, щоб потім включити все обладнання. Чергові знаходилися на робочому місці цілодобово й чекали на відновлення подачі живлення. Якось вплинути на ситуацію ми не могли, оскільки наші лінії були знеструмлені здебільшого через серйозні пошкодження ліній електропередач Львівського та Закарпатського облenerго. Напруга відновилася фактично через добу, о 19.30 год зі сторони Тухлі. Тоді вже пішли своїм ходом вантажні поїзди.



– Начальник Сколівського куцтягової підстанції електропостачання **Володимир Равлінко** додав, що через погіршення погодних умов найбільше постраждала тягова підстанція у Любінцях. Там вийшов із ладу перетворювач струму. Але його досить швидко вдалося відремонтувати, оскільки колектив підстанції працював у п'ятницю та суботу.



Машиніст електровоза оборотного депо Стрий Михайло Рудий, якого ми зустріли на станції Лавочне, згадував, як у ніч з 13 на 14 жовтня його викликали на роботу, щоб змінити локомотивну бригаду, яка стояла на перегоні Сколе-Гребенів. Поїзд був закріплений башмаками, а потім його стягували на станцію Сколе тепловозом 2М62. Саме на станції Сколе він змінив своїх колег, які 12 годин провели в кабіні знеструмленого електровоза. “Начальник оборотного депо Стрий **Олексій Курдюк** організував машину, яка розвозила локомотивні бригади по станціях, де стояли поїзди, – електровози не можна було лишати без нагляду, – каже Михайло Рудий. – А ще була надія, що ось-ось відновиться електропостачання. У кабіні було холод-