

Одне випробування повінню



лише погодні умови. На жаль, прогнози синоптиків невтішні – зливи триватимуть, – наголосив Володимир Харлан.

– Ніхто не сподівався, що після кількох годинної зливи так різко зросте рівень води в потічку, адже влітку, навесні та восени він більше ніж на 20-30 см не піднімається, – розповів нам заступник начальника Чернівецької дистанції колії з інженерних споруд Дмитро Баланюк, якого ми також зустріли з його підлеглими поблизу зруйнованого моста. – Після грози начальник нашої дистанції дав завдання майстру Михайлу Чорнею обійти штучні споруди та з'ясувати, чи не завдала їм шкоди негода. І він побачив, що міст у небезпеці. Тож одразу вночі ми приїхали сюди, зупинили рух поїздів. А тепер працюємо на облаштуванні тимчасового моста.

(На фото внизу ліворуч: зліва направо – заступник начальника Чернівецької дистанції колії з інженерних споруд Дмитро Баланюк, ремонтники штучних споруд Костянтин Чоботар, Георгій Гушулій, Микола Семчук).

Заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту Євген Талоха, який є також членом штабу з ліквідації наслідків повені, зазначив, що спеціалісти залізниці, які невідкладно прибули на місце події, оцінили ситуацію і прийняли рішення: для якнайшвидшого відновлення руху на місці зруйнованого моста встановити тимчасовий, надійний в експлуатації двадцятип'ятиметровий інвентарний прогін. «Під ним буде можливість зводити постійний міст. Для цього старий зараз роз-

бирають, і тривають підготовчі роботи під встановлення опорних частин. Наступного дня сюди прибуде найпотужніший на залізниці 250-тонний підйомний кран, який поставить на опори 68-тонну прогонову балку», – наголосив Євген Талоха. Він також зазначив, що профспілкова організація залізниці спільно з головою профкому Чернівецької дистанції колії Георгієм Лазуркою долучилися до організації харчування та створення нормальних побутових умов для людей, які задіяні у ліквідації наслідків повені.

У понеділок, коли матеріал уже було підготовлено до друку, нам вдалося поспілкуватися з начальником відбудовного поїзда №3512 станції Львів Василем Купчаком. Його розповідь стала доповненням до розмови із заступником начальника залізниці – головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євгеном Талохою, який вів мову про майбутню доставку прогонової споруди для тимчасового моста.

– У нашому господарстві є 250-тонний вантажопідйомний кран – єдиний такого типу на залізниці, тож його залучили до відправлення зі Львова, а згодом і встановлення на мості прогонової балки вагою 68 тонн і довжиною 24 метри 40 см, – розповів Василь Купчак. – Складність полягала в тому, що жодний кран, крім нашого 250-тонного, не може «взяти» таку вагу на вильоті стріли довжиною 20 метрів. Завантаження прогонової балки на платформу здійснювалося на під'їзних коліях МБП №61, і невдовзі цей вантаж відправили за призначенням. Ми ж виїхали зі Львова 30 червня

і о 4-й ночі були на місці. А о 6-й ранку разом із заступником начальника залізниці Євгеном Талохою оцінили ситуацію на мості. Коли підійшла вертушка зі щебенем, почали робити майданчик під кран, технікою Хриплинського та Чернівецького відбудовних поїздів зробили вирізку земляного полотна та підготували місця для відсіпки щебеню. Загалом на облаштування тимчасової подушки для 250-тонного крана пішло 30 вагонів-думпкарів щебеню. Уже до 8-ї ранку ми виставили кран і до 21-ї вечора поставили тимчасову прогонову споруду моста, щоб через 20 хвилин розібрати кран і взяти курс на Львів. 250-тонний кран та його персонал нормально спрацювали, зокрема досвідчений машиніст крана Олег Кушпета. У суботу о 8-й ранку вже були на базі дислокації.

У середу, 30 червня, на Чернівеччині побував генеральний директор Укрзалізниці Дмитро Костюк, який особисто контролював перебіг відновлювальних робіт. Незважаючи на щільний графік об'їзду об'єктів, що відновлювалися, Михайло Дмитрович погодився прокоментувати ситуацію газеті:

– Залізничникам не звикати до таких клопотів, – сказав він. – Ця повинь є локальною і не йде у жодне порівняння з широкомасштабною повинню 1998 року на Закарпатті. Залізничники оперативно ліквідували вже всі розмиви, крім розмиву моста. Стався він не через недовліки в експлуатації, а через збіг обставин.

Не обійшлося і без критичних зауважень щодо організації відбудовних робіт.

– Дається звичка проводити ро-

боти там, де щось трапилося, – наголосив Михайло Костюк. – Комплексного підходу до їх виконання поки що нема. Коли стягнуті люди і техніка, треба виконувати великий об'єм робіт і розв'язувати проблему всебічно, займатися профілактикою, щоб наступного разу такого не повторилося – постійно доглядати за водовідводами, тримати під наглядом інші комунікації. Щоб колійники Львівської залізниці впевненіше почували себе у подібних ситуаціях, ми дамо їм чотири сучасні екскаватори.

– Проблема зсуву ґрунтів у Чернівцях дотична до залізниці, але стосується її лише опосередковано, – підкреслив генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк. – Це питання треба вирішувати разом із містом. Ми не можемо собі дозволити вживати якісь односторонні кроки, які потім можуть бути розцінені як непрофесійні. Фахівцям інституту, які розробляють комплексний проект ліквідації цієї проблеми, ми довели свою позицію, що можемо стати лише його учасниками і жодних самостійних дій вживати не можемо, тому що об'єкт набагато більший, ніж територія, яку займає залізниця.

30 червня у другій половині дня у коментарі газеті генеральний директор Укрзалізниці наголосив: «Я дав вказівку максимум до 4 липня відкрити наскрізний рух до Румунії. А з 1 липня має бути відновлене курсування приміського потяга з Чернівців на Вадул-Сірет».

Нині ми від себе можемо додати, що залізничники Львівської магістралі виконали поставлене завдання.

Орися ТЕСЛЮК

