



Видається з 15 лютого 1910 року №44 (8001) 16 листопада 2012 року www.railway.lviv.ua
iz@railway.lviv.ua

**Сьогодні
у номер**

■ “Трускавецькій колії” –
100 років!

Стор. 3 З історії залізниці

■ В якому стані
турні вагони?

Стор. 4 Вісник профспілки

■ Адеїєдї подбїа –
абѡа пїлаа°

№110. 5 Творчий ювілей



ДОЛАЮЧИ ДИМ І ВОГОНЬ

Вогнеборці Львівської залізниці поділилися
досвідом під час галузевої школи



▼ ПРО ГОЛОВНЕ

Нещодавно служба воєнізованої охорони Львівської залізниці провела галузеву школу обміну передовим досвідом зі створення та організації роботи газодимозахисної служби ГДЗС в структурі залізничної воєнізованої охорони. Для проведення школи Львівську залізницю обрано тому, що наша магістраль одна з перших серед залізниць України створи-

ла газодимозахисну службу. Ще у 2010 році було створено чотири бази ГДЗС – по одній у кожному загоні воєнізованої охорони. У процесі підготовки до проведення школи у Львові було створено дорожню тренувальну базу ГДЗС, у якій використано сучасні технології. На цій базі львівські залізничні рятувальники продемонстрували колегам свій вишкіл.

► Закінчення на 2 стор.

▼ ЛІКАРНЯНА КАСА ІНФОРМУЄ

Компенсовано витрати на лікування у понад 11,5 тис. випадків

24 жовтня правління Лікарняної каси Львівської залізниці підбило підсумки діяльності громадської організації за дев'ять місяців 2012 року. Станом на 1 жовтня ГО “Лікарняна каса Львівської залізниці” нараховувала 53250 осіб, із них – 46963 залізничники, що становить 88,2%.

Активну роботу із залучення залізничників до членства в Лікарняній касі провадять керівники і профспілкові комітети локомотивних депо Львів-Захід, Ковель, Мукачево, моторвагонного депо Львів, вагонних депо Коломия і Ковель, Самбірської, Чернівецької і Коломийської дистанцій колії, 2-ої дистанції сигналізації і зв'язку, Львівської і Стрийської дистанцій електропостачання, Ужгородської дирекції залізничних перевезень, а також БМГП-908, КМС-198 та КМС-123, де практично всі або переважна більшість осіб, що розпочали свою трудову діяльність на залізниці, були прийняті в члени Лікарняної каси.

(Закінчення на 3 стор.)

▼ ХРОНІКА РУХУ

Дорожня хімічна лабораторія перевірить якість вугілля для шкіл

За інформацією начальника дорожньої хіміко-технологічної лабораторії Оксани Савки, цього опалювального сезону працівники лабораторії будуть проводити експрес-аналізи якості вугілля, що постачається для опалення шкіл кількох районів Львівщини. Враховуючи досвід залізничних хіміків, фірма-постачальник уклала з ними угоду на перевірку якості вугілля для опалення загальноосвітніх навчальних закладів у Жовківському, Буському та Турківському районах.

▼ АПАРАТ БЕЗПЕКИ РУХУ ІНФОРМУЄ

Хіт дєдє А0ї çà òèæäâı ü

Залізничники серйозно занепокоєні аварійною ситуацією, яка склалася на перетинах колії з автошляхами. За календарний тиждень на залізничних переїздах Львівської магістралі зафіксовано чотири дорожньо-транспортні події (ДТП). Перша тривожна новина надійшла 2 листопада ц.р. із залізничного переїзду на 117 км перегону Пишківці–Бучач Тернопільської дирекції залізничних перевезень. Водій вантажівки ЗІЛ зробив невдалу спробу проскочити через переїзд перед вантажним поїздом. Мабуть, 28-річний чоловік зі села Пишківці вирішив відтворити епізод з відомого фільму “Місце зустрічі змінити не можна”. Однак не врахував, що в кіно такі трюки виконують в кіно такі трюки роблять за допомогою монтажу, а в житті все набага-

то складніше і небезпечніше... Навіть у режимі екстреного гальмування багатотонний товарняк не розминувся із несподіваною перешкодою. Унаслідок зіткнення вантажівку розвернуло і скинуло в кювет. На щастя, горе-каскадер відбувся легким переляком лише завдяки тому, що тепловоз завдав удару в задню частину кузова машини.

А от 29-річному мешканцю с. Соколівка Косівського району Івано-Франківщини – водію вантажопасажи́рського мікроавтобуса “Фольксваген”, що був переобладнаний для пасажирських (!) перевезень, пощастило менше, ніж “герою” попереднього епізоду. Шостого листопада за схожих обставин він спробував “форсувати” залізничний переїзд на 31 км перегону Іспас–Вашківці (Чернівецька

обл., Івано-Франківська дирекція). Навіть той факт, що локомотив із вантажним складом загальною вагою 1177 тонн наближався до переїзду зі швидкістю 30 км/год., не гарантував очевидної переваги швидшому, на думку водія, автомобілю. У підсумку самовпевненого водія мікроавтобуса зі зламаним стегном доправили у Вижницьку районну лікарню.

Умовами безпечного перетину залізничного переїзду повинен бути здоровий глузд, підвищена увага і суворе дотримання правил дорожнього руху, а не спритність водія чи кількість “коней” під капотом його авто. Це засвідчує ще один випадок, який трапився того ж дня на переїзді 21 км перегону Берегомет–Сторожинець (Чернівецька обл., Івано-Франківська дирекція залізничних

перевезень). Водій легковика “Ауді”, очевидно, зробив ставку на швидкісні характеристики свого авто і жорстко про-

рахувався, підставивши машину під боковий удар поїзда. Не минуло й двох діб, як на цьому ж переїзді мікроавтобус “Мерседес-Бенц” спробував “перейти дорогу” маневровому локомотиву ЧМЕ-3. Навіть у режимі екстреного гальмування тепловозу забракло гальмівного шляху, і екстремал не уникнув удару.

Фахівці, що з'ясували причини та обставини цих ДТП, прийшли до спільного висновку: вини залізниці у цих випадках нема, а



винуватцями аварій стали водії автотранспорту, які грубо порушили правила дорожнього руху під час перетину залізничних переїздів. У ситуації, коли відповіді на усі основні запитання є очевидними, водіям-порушникам важко відповісти на просте, як опущений шлагбаум, запитання: чому на залізничних переїздах, де працює світлова та звукова сигналізація, їх охоплює незрозуміла “глухота”, “сліпота” і незбагненна глупота?..