

Станція Лавочне – “стратегічний тил” Бескидського тунелю



Однією з характерних рис Львівської залізниці, яка вирізняє нашу магістраль з-поміж інших, є наявність у її складі гірських ділянок, де рух має свої особливості. Зокрема коли дорогою зі Львова на Закарпаття вантажні і пасажирські потяги перетинають Бескидський перевал, є необхідність підготувати їх до підйому і спуску. Саме така відповідальна технічна місія покладена на станцію Лавочне Львівської дирекції залізничних перевезень.

Лавочне – станція невелика, тут трудяться 46 залізничників: чергові по станції, оператори при черговому по станції, чергові по парку, оператори станційного технологічного центру, приймальники поїздів, квиткові касири, складачі поїздів... Проте роботи не бракує, а крім того, поблизу станції розташовані також оборотне локомотивне депо, околоток Стрийської дистанції колії, пункт технічного огляду вагонів, який належить до вагонного ремонтного депо Клепарів, тягова підстанція та дільниця контактної мережі Стрийської дистанції електропостачання. У роботі цих підрозділів у Лавочному задіяні понад 200 залізничників. Про новини зі життя станції розповів начальник станції Лавочне Ігор Медянюк.



– Минулий рік для нас ознаменувався однією важливою подією – раніше ми підпорядковувалися Ужгородській дирекції залізничних перевезень, а з вересня 2013 року перейшли до Львівської дирекції – територіально станція належить до Львівської області, тому це рішення – логічне.

Ми активно задіяні у підмозі для будівництва Бескидського тунелю. Наша станція закрита для вантажних операцій, проте ми приймаємо вагони з будівельними вантажами і формуємо потяги, які відправляємо на станцію Бескид. До вересня, поки ми ще підпорядковувалися Ужгородській дирекції, наші складачі і приймальники поїздів працювали на станції Бескид, а вагонники випробували автогальма. Нині замість нас працюють залізничники зі станції Воловець.

Також у Лавочному у бригадному будинку локомотивного депо Львів-Захід ночують локомотивні бригади, які водять по-

тяги на Бескид, та енергетики, які прокладають оптоволоконні кабели.

Щодо самої станції, то ми провели реконструкцію парної горловини – замінили дерев'яні шпали бетонними. Це значно спростило нам роботу – адже дерево дуже сильно вбирає вологу і розбухає, тому дерев'яним шпалам потрібен був постійний “догляд”. Із бетонними залишається лише слідкувати за кріпленнями. Дерев'яні шпали стоять ще принаймні на 10 стрілочних переволах в парній і непарній горловинах – у нинішньому році хотілося б і їх замінити.

У зимовий період робота гірських станцій має свої особливості, адже погодні умови тут не завжди сприятливі. Ми запитали у начальника станції, якою для станції Лавочне була зима 2013/2014 року.

– Цьогорічна зима з точки зору погоди була доволі “лагідна” – великих снігопадів не було, а 10-сантиметровий покрив для гірської станції взимку – це звична річ. Ускладнити нам діяльність може хіба двометровий сніговий покрив, як це трапилося, наприклад, у 1998 році. Та й температура цього року не опускалася нижче 20 градусів морозу, проте ми і до такого тут звикли. Готувалися до зими, як завжди, ретельно – підготували березові віники для очистки стрілок, лопати, скребки, залізничники отримали спеодяг, пройшли інструктажі. Нема проблем і з опаленням: у 2008 році, коли на станції проводили реконструкцію, встановили індивідуальне електричне опалення. Тож побоювань, що зима впаде як сніг на голову, не було.

На станції електричний обігрів стрілок, але якщо мете сильний мокрий сніг, що не встигає танути, піднімаємо другу чергу працівників і очищуємо стрілки вручну. Цього року такого, на щастя, не сталося. Наприкінці січня було одне штормове попередження, і на станцію прислали спеціальний електровоз із вібропантографом – для очищення дров від обледеніння. Але прогноз не справдився. Проте такі запобіжні засоби кінче необхідні – в один із попередніх років, коли випав крижаний дощ, під вагою льоду порвалися драти, і ми були змушені перейти на тепловозну тягу. Та й електрообігрів стрілок не працював.

Є робота на гірській станції

взимку і для колійників – оскільки тут багато кривих ділянок колії, то взимку вища небезпека замерзання і розривання болтів, та й загалом важковагові потяги на кривих ділянках більше розбивають колію, не лише взимку. Тож за цим також треба слідкувати.

Розповідаючи про звичний ритм роботи, Ігор Ярославович підкреслив, що головне завдання станції Лавочне – підготовка поїздів до перетину Бескидського перевалу.

– Усі пасажирські потяги зупиняються у нас на технічну зупинку – вона триває 8 хвилин. Саме стільки часу потрібно, аби до поїзда встиг під'їхати штовхач, який допоможе поїзду виїхати на перевал і спуститися, а також перевірити гальма перед перевалом.

Про те, за яким принципом до поїздів додають штовхачі, добре знає чергова по станції Мирослава Мурина. Якщо зі Львова вантажний поїзд їде з одним локомотивом, то на станції Сколе, перед в'їздом у гірську ділянку, йому дають ще один штовхач. Якщо ж вага його більша, то на кожних 1200 тонн дочіпляють додатково локомотив, але не більше чотирьох (три в голові, один в хвості). Пасажирським потягам, які мають більше 16 вагонів, штовхачі також допомагають долати перевал.



Усі премудрощі роботи чергового по гірській станції Мирослава Мурина опанувала тут, у Лавочному, де під час заочного навчання у Харківській академії залізничного транспорту проходила практику. Для жінки, яка народилася і виросла у Лавочному, такий вибір професії не випадковий, у родині вона – перша залізничниця. Проте значна частина лавочнянців обирає залізничну професію, тож невелике село можна сміливо назвати залізничним.

Працювати нині, за словами Мирослави Мурина, нескладно – значно пришвидшують і спрощують роботу комп'ютери, адже черговий бачить, скажімо, у якому складі з найближчої великої станції відправляється потяг і чи потрібен йому буде перед перевалом штовхач. У зв'язку з будівництвом Бескидського тунелю вантажні потяги тут формують постійно, навіть у свята. На початку року у святковий період

завзвичай курсує чимало додаткових пасажирських потягів – крім 16 пар постійних, цього року додалося ще 6 святкових, а також щоденні електропоїзди.

Окрім специфіки роботи станції, Ігор Медянюк розповів на наше прохання трохи і про себе, про те, чому обрав залізничний фах. До роботи на цій гірській станції начальника станції привів поклик родинної традиції – його батько очолював станцію Лавочне, залізничницею працювала і мама. Тож не дивно, що син обрав залізничний фах. Навчався Ігор Медянюк у Воловецькому радіотехнічному училищі за спеціальністю “Радіомеханік з ремонту і обслу-

працював ще машиністом паровоза, цю ж професію мав батько, дядьки, брати. З дитинства, коли приходив до батька на роботу, Василь Бажан слухав його розповіді, у пам'яті залишилися яскраві спогади про професію машиніста, яку згодом захотілося опанувати. Для цього Василь закінчив Львівський технікум залізничного транспорту і спочатку набирився досвіду на посаді помічника машиніста. Тепер він досконало знає усі нюанси роботи на гірській станції.

– На перевалі постійно напружена робота, умови і характер праці тут і на рівнинній ділянці суттєво різняться – зокрема більша



говування телерадіоапаратури”. Після армії освіту продовжив у Дніпропетровському університеті залізничного транспорту, навчаючись на факультеті автоматики, телемеханіки і зв'язку. Паралельно працював у Мукачівській дистанції сигналізації і зв'язку, а згодом став черговим по станції Лавочне. Не минуло й року, як Ігор Медянюк обійняв посаду начальника станції. Попри те, що Ігор Ярославович є керівником, та на таких відносно невеликих станціях виконує роботу, яка є перш за все необхідною – якщо потрібно, замінить чергового по станції. У травні минулого року його колега – начальник станції Бескид – захищала дипломну роботу, і Ігор Ярославович працював на дві станції – Бескид і Лавочне.

Не надто холодний день дав змогу прогулятися станцією і поговорити з машиністом електровоза Василем Бажаном, який саме мав невелику перерву у маневровій роботі. Він також спадковий за-



лізничник, ба більше – машиніст у третьому поколінні: його дідусь

кратна тяга, особливу увагу треба приділяти безпеці руху. Окрім того, нині, коли триває будівництво тунелю і суттєво збільшилася кількість людей на станції Бескид, які перетинають колію, треба бути дуже пильним.

Ще однією цікавинкою станції Лавочне є власна бібліотека технічної і художньої літератури. Створили її ще у 1968 році, нині вона на балансі вагонного депо Клепарів і розташована у будівлі пункту технічного огляду вагонів станції Лавочне. Бібліотекар Іванна Леляк розповідає, що переважно по книги приходять молоді



спеціалісти, вагонники і локомотивники. І хоча основи залізничних професій залишаються незмінні, а старі книги досі є актуальні, новинкам тут дуже раді – коли надходить нова книга, бібліотекар приходить у підрозділ і розповідає про новинку. Але хотілося б більше нових технічних надходжень, бо нині тут оновлюється переважно періодика.

Лілія БАРАНИЧ
Фото автора