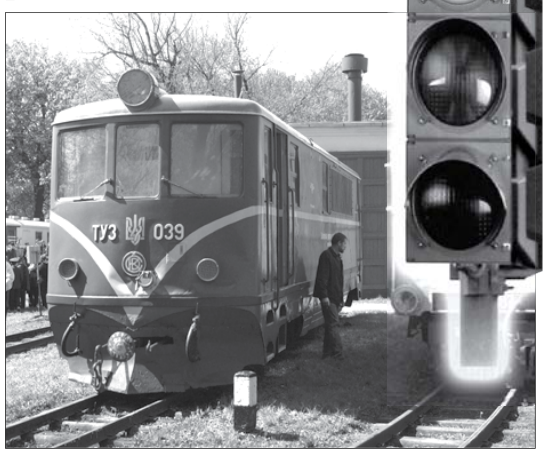
Чиновницька дволикість

Одне з найулюбленіших місць відпочинку дітей – Львівська дитяча залізниця опинилася під загрозою. Причиною цього стало небажання влади допомогти в оформленні Державного акта на постійне землекористування ділянкою та отримання права власності на будівлі та споруди, які використовує дитяча залізниця.



Управління майном комунальної власності Львівської обласної ради звернулося до Господарського суду Львівської області із позовною заявою з вимогою виселити адміністрацію Львівської дитячої залізниці з будинку за адресою: вул. І. Франка, 156. Якщо суд стане на сторону чиновників, дитяча залізниця фактично перестане існувати.

Цьогоріч заплановано реконструкцію та оновлення дитячої залізниці: капітальний ремонт посадочних платформ, локомотивів, оновлення рухомого складу, продовження колії на 600 метрів, а також ремонт адміністративного приміщення. У травні на базі Львівської дитячої залізниці повинен відбутися Всеукраїнський зліт юних залізничників. Однак, враховуючи ситуацію, що склалася, залізниця не ризикує вкладати кошти в розвиток дитячої залізниці, адже земля, на якій вона розташована, є ласим шматком і вже завтра може виявитися власністю іншої структури.

Як інформує прес-центр залізниці, Львівська магістраль неодноразово зверталася до міської ради Львова з клопотаннями стосовно дитячої залізниці. Листи стосувалися оформлення Державного акта на постійне землекористування ділянкою та отримання права власності на будівлі і споруди, які використовує дитяча залізниця. Однак, міські чиновники вдають, що не володіють інформацією про звернення залізничників і жодних листів не отримували. Проте, в канцелярії залізниці є не лише копії листів, що надходили до міськради, але й довідки про прийом документів відділом адміністративних послуг Львівської міської ради. З огляду на це, прохання департаменту містобудування до Львівської залізниці "роз'яснити або спростувати суть справи та перевірити достовірність поданої прес-центром інформації" виглядає, м'яко кажучи, некоректно.

Новий поворот у цій справі розпочався наприкінці січня, коли Львівська залізниця дізналася, що будинок за адресою: вул. І. Франка, 156, у якому розташована адміністрація дитячої залізниці, насправді належить не місту, а ще із 1993 року – управлінню майном комунальної власності Львівської обласної ради. Отож, стало зрозуміло, що упродовж усіх цих років Львівська залізниця зверталася за допомогою не в ту інстанцію. Дивно, що й міська рада про це не знала. Наразі доля Львівської дитячої залізниці залишається невизначеною.

Нічого не прояснила і зустріч залізничників із представниками обласної влади, що відбулася нещодавно на базі дитячої залізниці. Позиція присутнього заступника голови облради Лева Захарчишина видається дивною та двосторонньою. За його словами, якщо владі й залізниці не вдасться знайти компроміс до рішення суду, то остаточну крапку в справі таки поставить Феміда. Водночас пан Захарчишин зазначив, що, незважаючи на рішення суду, залізницю з приміщення не виселять, навіть більше, обласна влада готова розглянути варіанти співпраці із дитячою залізницею. Виникає питання: навіщо тоді подавати позов з вимогою виселення, чекати рішення суду, якщо чиновники нібито не збираються виселяти дитячу залізницю.

Як було домовлено на нараді, надалі буде створено робочу комісію за участю представників залізниці, обласної та міської рад, яка шукатиме вихід із ситуації. Однак, як зауважив начальник Львівської дитячої залізниці Богдан Татарин, до Всеукраїнського зльоту все менше часу, і дуже не хочеться, аби через нерозуміння чиновників Львів на фоні інших дитячих залізниць виглядав найгірше.

Андрій ВЕЗДЕНКО,
Галина КВАС

КОНТРАБАНДА: 14 000 пачок цигарок

Питання контрабанди за останні півроку набули особливої актуальності, оскільки почастішали випадки її виявлення. Звернули увагу на цю проблему не тільки митники, прикордонники, транспортна міліція, а й працівники служби воєнізованої охорони. За короткий час працівники служби попередили два випадки перевезення через кордон великої кількості контрабандних сигарет.

Як розповів начальник оперативного відділення стрілецької команди на станції Ковель Ігор Семенюк, 23 січня під час оперативного відпрацювання станції Ковель, у вантажному парку було помічено кількох осіб, які щезли між вагонами. Працівникам воєнізованої охорони та транспортної міліції це видалось підозрілим, тож вони перевірили вагони, навантажені рудою. В одному з них виявлено короби із п'ятьма тисячами пачок сигарет українського виробництва.

А вже 4 лютого на станції Батьово знайдено 9 тисяч пачок цигарок. За словами начальника стрілецької команди Батьово Василя Халахана, працівники воєнізованої охорони близько 00 годин 30 хвилин затримали у сортувальному парку станції Батьово чоловіка, дуже вимащеного вугіллям. Затриманий – мешканець Мукачівського району 1971 року народження. Після цього перевірено вагони і територію підприємства. Між 51 і 11 колією виявлено 18 коробів із цигарками, загорнутими в чорні поліетиленові мішки.

Як розповів Василь Халахан, затриманий пояснив, що хотів закласти у вагон цигарки, а не тікав тому, що думав, що йому йдуть показувати, у який вагон вантажити контрабанду, оскільки про усе було заздалегідь домовлено.

Дмитро ПЕЛИХ

ДП "ЕЛЕКТРОМОНТАЖНИЙ ПОЇЗД №707"

запрошує на постійну роботу

– електромонтерів контактної мережі 3-6 розрядів,
– машиністів монтажних автомотрис 5-6 розряду.

Оплата висока

Довідки за телефоном: **8 044 390-71-32, 390-71-33.**

Наша адреса: **м. Київ, Голосіївська, 7, корпус 2.**

...І ПІШОВ НЕТВЕРЕЗИЙ НАЗУСТРІЧ СМЕРТІ

11 грудня 2007 року о 21 годині 10 хвилин на перегоні Добротвір-Соснівка сталася надзвичайна подія. Машиніст поїзда №660 Київ-Львів під час руху побачив перед локомотивом чоловіка, який ішов уздовж колії. Ніч роздер гучний сигнал локомотива та скрегіт металу від увімкненого екстреного гальмування. Однак, пішохід не почув і не зійшов набік.

Локомотив – не велосипед і не автомобіль… Ударом локомотива пішохід був смертельно травмований. Через кілька годин було встановлено, що загиблий – 46-річний Володимир Т. працював монтером колії в одній із дистанцій колії.

Життя людське – це набір різноманітних ситуацій, кожна з яких, зазвичай, є повчальною і для того, з ким вони сталися, і для решти людей.

Володимир Т. загинув на третій день після того, як влаштувався на роботу в дистанцію колії. Однак, це було не перше його працевлаштування на Львівській залізниці. Вперше у дистанцію колії Володимир Т. влаштувався у 1995 році й пропрацював тут лише три місяці – від квітня до липня. Запис у трудовій книжці вказує на те, що він звільнився з роботи за власним бажанням. Вдруге до дистанції колії він влаштувався у лютому 1998 року і відпрацював тут неповних 10 місяців – до листопада. А далі знову звільнився за власним бажанням. Сьогодні вже неможливо з'ясувати, що саме було причиною двох попередніх звільнень з роботи «за власним бажанням». Кадровики дистанції колії сказали, що плинність кадрів для дистанції не характерна, однак за давністю подій не змогли з'ясувати, що саме стало причиною двох попередніх звільнень Володимира Т. з роботи. Хоча є підстави вважати, що звільнявся він насправді не за власним бажанням, а через нездорову пристрасть до алкоголю.

Алкоголь і транспорт – поняття несумісні. Проте, нерідко ще у залізничних підрозділах стається так, що коли треба вчинити принципово щодо залізничника, який «товаришує» зі спиртним, одразу ж знайдеться кілька «добрих душ», які прийдуть чи то до начальника, чи до заступника начальника відокремленого підрозділу, тяжко зітхнуть, розкажуть, що у пияка є сім'я, діти, яких ще треба «поставити на ноги», і втрата роботи для його сім'ї – це непоправна катастрофа. І керівник залізничного підрозділу згадає, що у нього теж є діти, і подумає собі, чи варто чинити так, щоб мене лихим словом згадувала і дружина, й діти… Ось таким лицемірним способом начальника підрозділу «зобов'язують» пам'ятати, що у безсоромного пиячка, якого треба звільнити без усяких умов, виявляється, є сім'я, яка при цьому постраждає.

Того фатального дня колійна бригада, у якій працював Володимир Т., закінчила роботу о 16 годині 30 хвилин. О 17.45 він сів на поїзд Львів-Ізов, який повіз його додому. У поїзд Володимир Т. сів, будучи добряче напідпитку. Коли саме він вживав алкоголь: у проміжку між закінченням роботи і посадкою на поїзд чи це відбулося ще у робочий час? Судово-медична експертиза, яка досліджувала тіло загиблого, не змогла цього встановити з об'єктивних причин. За висновком судово-медичної експертизи, на момент загибелі Володимир Т. перебував у стані сп'яніння, який кваліфікується як середній ступінь.

Невідомо, з ким випивав того дня Володимир Т. Цілком очевидно, що пив не сам, а в товаристві. Дуже ймовірно, що цим «товариством» були члени його бригади. Сьогодні ніхто з причетних до цієї ситуації осіб не зізнається, що випивав із Володимиром Т. того дня. Але ті, хто з ним перехиляв чарку в останній день його життя, я упевнений, пили не за упокій, а за здоров'я. Отож, хай візьмуть голову в руки і замисляться над тим, що саме вони є співучасниками морального злочину – пиятики, яка закінчилася смертю одного із «друзів по чарці». За такі «злочини» не притягають до кримінальної відповідальності і не садять до тюрми, але за них обов'язково доведеться відповідати перед Найвищим Судом. Шкода, що нема можливості організувати зустріч цих «товаришів» із дружиною та трьома дітьми, які втратили чоловіка і батька, опору і годувальника сім'ї.

Під впливом алкоголю і, мабуть, від утоми робочого дня Володимир Т. заснув у поїзді і проспав свою зупинку. Вийшов на станції Соснівка, куди поїзд прибуває о 19.09. Працівники станції, яких опитували міліціонери, кажуть, що Володимир Т. зійшов з поїзда, вже будучи помітно нетверезим. Заходив у товарну контору, пробував співати. На той час жити йому залишалося приблизно півтори години. Близько години він знаходився на станції. Походив, позаглядав до робочих приміщень, спробував поспілкуватися із залізничниками, а потім, очевидно, зрозумів, що нема іншої можливості добратися до своєї станції, окрім, як іти пішки. Від Соснівки до його станції приблизно п'ять кілометрів. Рушив він вздовж колії втомлений і нетверезий. Пішов назустріч смерті.

Скільки разів на нарадах різного рівня наводився цей безжалісний логічний висновок: якщо вам шкода пияка і його сім'ї, то не тримайте його на роботі, не виховуйте і не вмовляйте покинути пити, бо це – марна справа. Виженіть його з роботи і у такий спосіб ви продовжите йому життя, бо він не загине під поїздом, не впаде з висоти, не встромить руку в пристрій під напругою. Можливо, позбувшись роботи через пристрасть до горілки, він отямиться і змінить своє життя. Принаймні не матимете на совісті тяжкої думки, що якби я його раніше звільнив за порушення, то він би, може, не загинув.

А усіх, хто товаришує з чаркою, закликаємо серйозно замислитися над тим, що колія і алкоголь – це якраз і є те фатальне поєднання, яке рано чи пізно призведе до біди.

З поваги до дружини та дітей загиблого не називаю у цьому матеріалі прізвище та інші особисті дані загиблого.

Ігор ПАРАЩАК