

“Молюсь за тебе, синку, і вірю – ти повернешся живий”

Афганістан. Далекий і чужий. Це словосполучення і через 20 років після закінчення цієї жадливої війни відлунює в серцях буковинський сімей, сини яких не повернулися з афганських гірських доріг і стежок. Сьогоднішнім “афганцям” вже за сорок, а у 80-х вони були 18-20-річними юнаками. Кому була потрібна ця війна? З кожним днем все важче знаходити відповідь на це запитання. Вони не пишуться цим, але їм не соромляться цього. Вони виконували наказ армійських командирів, яким теж віддавали накази “зверху”. А ціна була надто високою – людські життя, фізичне та моральне каліцтво молодих людей, душі яких назавжди обпечені Афганістаном.

На далекій афганській землі загинули 56 юнаків-буковинців. Та нині поведемо мову про молодого чоловіка, який пройшов через молох жажів і страждань, за півтора роки служби в Афганістані зазнав гіркоти втрат друзів, з якими ділився солдатським хлібом та флягою води на коротких зупинках автомобільних колон, на розбитих дорогах афганських провінцій і живим повернувся додому.

Ярослав Козлан закінчив Чернівецьке залізничне училище, отримав професію помічника машиніста тепловоза влітку 1984 року. Ще не встиг відчутти радість перших поїздок, про які так мріяв під час навчання, як вже восени того року був призваний на службу в армію. Пересильний пункт у Хмельницькому, де роту таких, як він юнаків обмундирували і наступного дня відправили в аеропорт Бориспіль. Тут була вже група новобранців, яку об'єднали разом з чернівецькою, посадили в транспортний літак, що взяв курс на Туркменію. За кілька годин приземлились у містечку Іолотан. Тут, у центрі військової підготовки, у тримісячний термін готували бійців для 40-ї армії, яка вела бої в Афганістані. Приймаючи військову присягу, молодих солдатів, переважно тих, хто мав професію шофера, з військового аеродрому в Ашхабаді знову завантажили у військовий транспортний літак, але цього разу навіть особовий склад цієї групи не знав, куди їх перекидають.

“Вже коли ми побачили під крилом літака кам'янисті хребти, – згадує Ярослав Козлан, – всі зрозуміли, що ми в Афганістані. – А поява гелікоптерів, які взяли під охорону наш літак, остаточно дала зрозуміти, що наше життя буде надалі пов'язане із щоденним ризиком”.

Із Кабула автомашинами групу солдатів відправили в місто Газні. Тут в окремому мотострілецькому полку розпочалась небезпечна військова служба рядового Козлана. Ще місяць спеціальної підготовки в умовах бойових дій, і молодих солдатів розподілили по спецмашинах. Ярослав Козлан сів за кермо “Урала”, на якому був розташований мінометний розрахунок у складі чотирьох осіб. Мінометна батарея цього полку складалася з 9-ти мінометних розрахунків, які були задіяні в супроводі автоколон, що доставляли з території СРСР пальне, продукти, зброю та інше спорядження для радянських військ.

...Ось і настав день, коли Ярослав Козлан був включений у колону з мінометним автомобілем, це був його перший рейс у складі сотні машин, що доставляли пальне в один із танкових полків. Поруч у кабіні сидів сержант, командир розрахунку. Коли колона рушила з місця, сержант відверто сказав Ярославові: “Ще не було випадку,

щоб колона благополучно пройшла нашу дільницю, якщо будуть якісь “непорозуміння” – не дрейф, я допоможу”. А вже через годину в голові колони спалахнув від вибуху БТР і все застопорилось. Моджахеди розпочали обстріл із обривистих скель. Укриттям для бійців була нижня частина автомобіля, де миттєво був встановлений кулемет. “Із цього бойового епізоду, – згадує Ярослав Козлан, – пам'ятаю, як я подавав патронну стрічку кулеметнику, закривши очі, щоб не бачити цього нищівного вогню кулеметних черг”. Коли атаку моджахедів відбили, колона рушила далі, підбиті машини за допомогою БТРів зсували на узбіччя або у прірви ущелин.

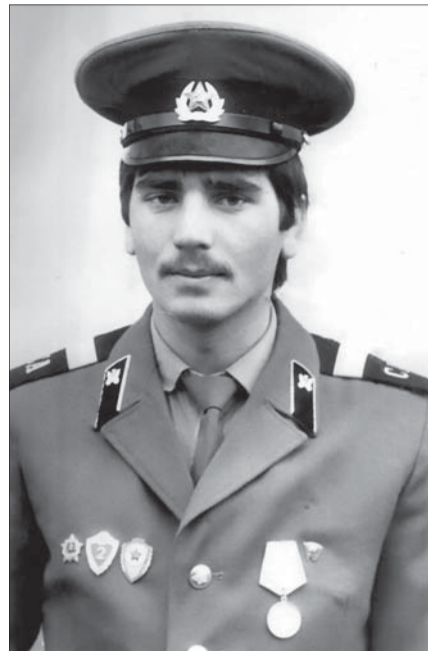
Афганські дороги – це натужний рев двигунів, безжальні надривні крики командирів, що інколи сходили на глухий хрип. Це – нестерпний стукіт крові у скронях, це сотні спалених, понівечених броньовиків і вантажівок, це моторошні провалля по обидва боки дороги. Глянеш – і аж мурахи по спині біжать, не дай, Боже, туди зірватися. “У ці провалля летіла бойова техніка, що підривалася на фугасах і на мінах моджахедів, – розповідає Ярослав Козлан. – Небезпека чатувала на кожному метрі, за кожним каменем, звідки будь-якої



миті міг вирватися шквальний вогонь”.

...Якось колона рухалась із Ганзі в Кабул. Була весна 1985-го. З одного боку дороги була невеличка долина з квітучими червоними тюльпанами, з іншого нависали скелі і враз вибух – загорілась автоцистерна з паливом, душмани обстрілювали автоколону з гранатометів. Коли відбили атаку, колона рушила далі, а водії бойових машин раптом помітили, що тюльпани почорніли.

Півтора року в короткі дні відпочинку тривожні думки не давали спокою. У травні 1986 року прийшов день мобілізації, командир полку вручив своїм солдатам нагороди, серед них був і старший сержант



ли мирні дні в поїздках на тепловозі, де він працював помічником машиніста. Невдовзі за наполяганням начальника депо Ярослав став слухачем курсів машиністів. У травні 1988 року Ярослав отримав право керувати тепловозом, а вже у червні здійснив свою першу поїздку в якості машиніста вантажного поїзда. І ось уже понад 20 років він за пультом управління в кабіні сучасного локомотива. Машиніст Ярослав Козлан і сьогодні на передовій – він водить поїзди на дільниці Чернівці-Дорнешти – у Румунію.

Його молодший брат Григорій теж пов'язав своє життя із залізницею – працює машиністом, третій брат Михайло обрав фах водія автомобіля у вагонному депо. Батько Василь Костянтинович та мати Сільвія Іванівна не натішаються, коли сини разом зі своїми сім'ями навідуються

до них. У цій дружній працюючій родині є ще один син Сергій, що продовжує професійний шлях батька у хліборобській справі.

Працюють у депо ще чотири “афганці” – машиністи Веніамін Книш, Роман Продан, Микола Попавенюк, Микола Різун – вони теж пройшли через палаючий Афганістан. А на пам'ять про тих, хто не повернувся із цієї війни, на проспекті Незалежності в Чернівцях споруджено пам'ятник.

–Тепер усе рідше згадують про війну в Афганістані, ніби намагаються повністю викреслити її з пам'яті, – звертаюся до Ярослава Васильовича.

– Не можна викреслювати ті роки, – відповідає він. – Зробити так – означало б зрадити своїх бойових побратимів, образити їхніх рідних і близьких. Афганістан у кожному з них залишив свій слід, свої рани. Частина своєї душі ми залишили там, у палаючому Афгані, – з сумом говорить Ярослав Козлан.

**Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст,
м.Чернівці**

Ярослав Козлан, якого нагородили медаллю “За бойові заслуги”. Та найбільшою нагородою була радість, що вижив і вцілів у цій чужій війні. Можливо, завдяки молитвам мами Сільвії Іванівни, яка в кожному листі до нього писала: “Молюсь за тебе, синку, і вірю – ти повернешся живий”.

Хіба можна не радіти поверненню сина до рідної домівки в буковинське село Коритне, що на Вижничині, адже він один із селян пройшов через Афганістан. Разом із батьками та ще трьома його братами цій події раділо все село.

По-батьківськи поставилося до Ярослава і керівництво локомотивного депо – йому надали гуртожиток, і потек-

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської
залізничної та дорпрофсож
Рєєстраційне свідцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Коректор Валентина СУГАК.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський
Залізничник**

Адреса редакції: 79000
м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 28 697.
Замовлення 2042.
Зверстано у комп'ютерному центрі
редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися
Теслюк, Галина Квас, Олександр
Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.