

Старший інструктор Першого загону  
воєнізованої охорони Сергій БОГАЧОВ:

## “Кожен із ліквідаторів просто виконував свій обов’язок”



– У 1986 році я проходив строкову службу у лавах Радянської армії у військах Міністерства внутрішніх справ. Наша частина базувалася у Львові. 18 травня нас підняли за тривоги, і до 12 червня я ніс службу з охорони території Чорнобильської зони, спочатку біля залізничної станції Соколи, а потім у Чорнобилі, у 10-кілометровій зоні біля станції. Кожен отримав тут дозу опромінення. Скільки дісталася мені, уже й не пам’ятаю, усе за-

писано у медичній картці, що зберігається у мами в Житомирі. Цей документ лежав у кожного з нас у військовому квитку.

Сьогодні не дуже хочеться згадувати про ті часи, бо перше, що спадає на думку, це неналежне ставлення держави до ліквідаторів. Ті пільги, що належать нам за законом, важко назвати пільгами, та й незручно мені показувати у маршрутці своє чорнобильське посвідчення. Тому завжди платив і буду платити за проїзд. Слава Богу, що залізниця нас ніколи не забувала.

У день річниці, 26 квітня, я завжди ходжу до церкви, де ставлю свічку за упокій душ знайомих і незнайомих мені людей, що віддали своє життя заради ліквідації наслідків цієї аварії. Іншу свічку ставлю за здоров’я

тих, хто сьогодні перебуває серед нас. Бо багато для кого з чорнобильців кожен прожитий день – ще один виграний двобій. Багато знайомих відійшло у вічність, серед них і колишній командир моєї військової частини. Кожен із ліквідаторів у ті дні просто викону-

*“26 квітня я завжди ходжу до церкви, де ставлю свічку за упокій душ знайомих і незнайомих мені людей, що віддали своє життя заради ліквідації наслідків цієї аварії. Іншу свічку ставлю за здоров’я тих, хто сьогодні перебуває серед нас”.*

вав свій обов’язок, незалежно від того, був він залізничником, пожежником, будівельником чи військовослужбовцем. Головне, що всі ми справилися із цією тяжкою працею. Розплатою стали людські життя та здоров’я, але завдяки роботі тисяч і тисяч громадян колишньої великої держави Європа не перетворилася на ядерну пустелю.

Після закінчення служби в армії я працював інспектором державного пожежного нагляду на транспорті. Багатоох людей, які сьогодні працюють на залізниці, я знаю давно, бо нам довелося працювати пліч-о-пліч.

У 2005 році я вийшов на пенсію. Доля склалася так, що прийшов працювати на Львівську залізницю. Зазначу, що з 1985 року тут сталося багато позитивних змін. Мені завжди імпонувала залізниця, яка у всі часи відрізнялася своїм напіввійськовим порядком та організованістю. Коли сталася біда в Ожидові, жоден залізничник не відмовився туди їхати. У той час я займався організацією заправки пожежних поїздів, що працювали у цьому пеклі. До речі, ожидівська аварія ще раз довела необхідність пожежних поїздів.

Усім своїм колегам-ліквідаторам щиро бажаю міцного здоров’я. Добре, що на залізниці про нас пам’ятають і турбуються. Це завжди приємно.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

## Пасажир і культура часто ідуть у різних вагонах

(Продовження. Поч. на 1-й стор.)

Самі пасажирів, що часто подорожують залізницею, визнають, що культура подорожі сучасного пасажирів сьогодні усе ще не на достатньому рівні.

**Романія Марцишин (економіст):** “Часто їжджу потягом у від’їждження. Враження від подорожі, як і від попутників, бувають різні. У більшості випадків я задоволена чистою у вагонах, якістю постелі, обслуговуванням. Розумію, що ті недоліки, на які найчастіше нарікають пасажирів, пов’язані з тим, що у нас мало нових вагонів. Маю надію, що з часом це зміниться. А от деяким пасажирам треба змінити свою поведінку. Вагон – це наче помешкання. Це ж елементарно – витерти взуття до простеленого при вході килимка в негодю, мати при собі серветки, щоб протерти взуття від болота чи пилуки, витерти руки після прийому їжі. Крім того, не завадить навчитися їсти акуратніше, не залишати після себе крихти на сидінні, обгортки від цукерок чи пакети від чіпсів. А розмовляючи по мобільному, не забувати, що ти не наодинці з природою, а в громадському місці. Словом, треба вчитися бути культурною людиною”.

**Лариса Руденко (пенсіонерка):** “Порівнюючи минулі часи із сьогоднішнім, зауважу, що набагато якіснішою стала постіль. Це приємно. Провідники мені завжди траплялись привітні і турботливі. На мою думку, у них дуже важка робота. Насамперед тому, що є різні люди. У когось характер важкий, у деякого настрою нема, а дехто прийшов нетверезий настільки, що й сидіти не може. А провідники мусять дати собі з усім цим раду і нікого не образити. А це – важко. Пригадую, їхали поряд зі мною хлопці із заробітків. П’яні, галасливі, неохайні і надокучливі. Провідники ледве вмовили їх не галасувати і повклали спати. А ще ж сміття після тих хлопців залишилось чимало...”

**Іван Лисяк (будівельник):** “Не пригадую якихось неприємних поїздок чи сусідів. Мені щастило на хороших людей. На мою думку, тут усе залежить від виховання. Одного разу поряд зі мною у

вагоні їхала мама з малою дитиною. Дитя знало, що сміття треба скласти у торбинку і викинути у смітник, а брудні руки слід вимити, перш ніж витирати їх рушником. А коли воно збиралося вилізути на сидіння, то просило маму допомогти зняти взуття. Усього дитина навчилася від батьків і на їхньому прикладі”.

**Олександр Коцур (студент):** “Одна старша пані лузала насіння, не переймаючись, що чимало лушпиння падало на підлогу вагона та на сидіння. Спробував їй делікатно звернути увагу, але вона “не почула” мене, розпочавши розмову на іншу тему. Наступного разу поряд їхало вже немолоде подружжя. Заблаглося їм покурити.

У нічних поїздах, як правило, небагато пошкоджень майна, і пасажирів залишають менше сміття після себе. Натомість у сезонних додаткових потягах дуже частими є забруднення їжею простиралл.

Типовими для всіх поїздів і сезонів є забруднення рушників, коли деякі пасажирів використовують їх замість серветок і витирають ними брудні руки після їжі. Дехто “примудряється” замість рушників використовувати фіранки чи штори. Буває, що у сльотаву погоду, хтось із пасажирів може повитирати рушником взуття чи навіть підлогу”.

**Начальник пасажирського вагонного депо Чернівці Віктор Фрунза:** “Випадки свідомого ни-

забирають їх із собою, причому такі випадки трапляються навіть у СВ-вагонах. Бувають і поодинокі крадіжки покривал. Майже постійно під час відлиги, коли надворі болото, чимало пасажирів використовують постіль чи рушник як щітку до взуття. Провідник не може розгорнути та ретельно перевірити усю постіль у вагоні, коли її здають пасажирів, тому помічаємо такі випадки вже згодом. А фіранки та штори інколи використовують як серветки – можуть витерти ними руки чи ще якимось забруднити”.

**Начальник Ужгородської пасажирської дільниці Василь Орелецький:** “Найчастіше пасажирів нищать рушники – про-

падки, що разом із одягом пасажирів виносять вішаки”.

Ми поцікавилися у начальника бази обслуговування пасажирських вагонів пасажирського вагонного депо Львів Любова Стефанишин, наскільки важко впоратися з плямами на постелі. За її словами, використану постіль сортують за ступенем забруднення. Найбруднішу додатково замочують у спеціальній ванні. Потім справу довершують якісні пральні порошки з відбілюючим ефектом та пральні машини з відповідними режимами прання. За подібним принципом перуть також фіранки та штори.

Якби ж то й інші складові у цій проблемі зникали так легко, як забруднення після прання. Але, на жаль, ні. Деякі випадки однозначно приносять втрати, бо як не старайся, але якщо котрийсь з пасажирів прихопить із собою покривало чи ще якусь річ, то збитки неминучі.

А що ж про такі крадіжки думають самі пасажирів?

Всі опитані вважають це неприпустимим і не знаходять таким вчинкам ні пояснення, ні виправдання. Один пасажир зауважив: “Мабуть у деяких людей непереборне бажання залишити собі щось на згадку про мандрівку. Такі особи не втримуються від цього ніде, навіть у готелях Єгипту, Туреччини чи інших країн. Ситуація майже як в анекдоті, у якому один чоловік хвалиться іншому, що напередодні у гостях стіл був сервірований срібним столовим приладдям, а той у відповідь недовіркою вигукує: “Ану покажи!” Для деякого це звичка, для когось – хвороба, але як цьому запобігти – невідомо”.

То що ж з усім цим робити? Вочевидь, запитання залишиться без відповіді, але з надією, що вихованіших людей більшатиме, бо, як сказала одна з опитаних пасажирок, пора людям усвідомити: якщо клієнт – пан, то він мусить поводитись відповідно, вдаючись не до панських примх, а передовсім до шляхетної поведінки. Сподіваємось...

Ольга ПАДКОВСЬКА  
Фото з архіву газети



Я зауважив, що це заборонено у поїзді, на що почув відповідь: “А ми тихенько”. І вони такі пішли курити, але не в тамбур, а в туалет”.

Як бачимо, проблема така є, але з точки зору залізничників вона цілком обґрунтовано має дещо інші акценти.

**Оксана Лихощест, інженер-технолог резерву провідників пасажирського вагонного депо Львів:** “На щастя, не траплялися випадки нищення сидінь, але інколи буває, що пасажирів пошкодять матрац чи вкрадуть покривало.

Щення пасажирів залізничного майна у наших поїздах не часто трапляються. Пасажир тепер став іншим, ніж ще кілька років тому. Звісно, може бути, що маленька дитина випадково обірве штору чи фіранку, або ж пасажир розіллє каву, однак це поодинокі випадки. Загалом весь інвентар замінюємо згідно з терміном експлуатації”.

**Заступник начальника пасажирського вагонного депо Чернівці з експлуатації Роман Григорів:** “На Івано-Франківській дільниці депо масмо проблему з вішаками – пасажирів інколи

ливають каву, витирають ними руки після жирної їжі. Коли такий рушник потрапляє до наступного пасажирів, чуємо обурення – що рушник не білосніжний, але ж він таким став із вини самих пасажирів. Звісно, такі рушники ми замінюємо, лише на початку року, в січні, замінили забракованих 3 тисячі рушників. Постіль забруднюють рідше. “Потерпають” від неакуратних пасажирів штори, фіранки, особливо якщо вони світлих кольорів, то на них добре помітні сліди від витертих брудних рук чи тарілок. Трапляються й ви-