

Не так ті вороженьки, як “добрії” люди



“ЗОЛОТІ” ГОРИ, ЯКІ СТЕПАН СМЕРЕКА “ШУКАВ” У ВІЛЬНІЙ ПРОФСПІЛЦІ, ПЕРЕТВОРИЛИСЯ НА КУПУ ПРОБЛЕМ

Те, що людину, яка зайшла до редакції, переполюють суперечливі почуття, було видно неозброєним оком. Як з'ясувалося згодом, Степан Смерека (на фото) був дещо пригнічений, бо через необачний вчинок останні кілька років доля не милувала його, але водночас радів, що у важку хвилину залізниця відгукнулася на його біду. Ми попросили Степана Степановича про все докладно розповісти.

— Народився я в Закарпатській області, Виноградівський район, смт. Королево, — каже Степан Смерека. — Закінчивши школу, пішов навчатися у Чернівецьке училище за спеціальністю помічник машиніста тепловоза. Після навчання працював в локомотивному депо Волховстрой (Росія). Потім служив в армії. З війська прийшов працювати в локомотивне депо Королево, потім перевівся в пункт перестановки вагонів, де працював машиністом крана на залізничному ході. Потім десь на початку 90-х потрапив під скорочення, і мені запропо-

нували піти провідником пасажирських вагонів в Ужгородську пасажирську вагонну дільницю. До 2006 року я працював провідником причепного вагона Ужгород-Сімферополь. Робота мені подобалася, у трудовій книжці маю лише подяки, а в журналі схвальні відгуки від пасажирів. Все було добре до того часу, поки я не зустрів пана Макара (голова Федерації вільних профспілок Львівської залізниці — ред.).

Із Тарасом Захаровичем мене познайомив колега — провідник причепного вагона Чернівці-Сімферополь, який вже був у незалежній профспілці. Тарас Макар наобіцяв гори-доли. Я йому повірив і погодився створити і очолити профком вільної профспілки в Ужгородській пасажирській вагонній дільниці. Після чого і сам постраждав...

Якось я мав їхати, але мене не допустили у рейс Ужгород-Сімферополь (згідно з розставкою нарядника поїзних бригад резерву провідників Ужгородської дільниці Степан Смерека мав їхати провідником у поїзді № 13/14 сполученням Ужгород-Харків — ред.). Я хотів поїхати, але пан Макар мене не пустив, сказавши, що моє переведення на інший рейс є незаконним, він подасть до суду, і все буде нормально. Я не поїхав, не вийшов на роботу і в підсумку був звільнений за прогули.

Всі суди, які відбувалися в цій справі — а їх було багато — ми програли. На деякі суди він (пан Макар — ред.) приїжджав, а на деякі не приїжджав. Так він мене залишив напризволяще, але я мусів себе захищати до останнього, як кожна нормальна людина, з надією, що хоча б десь останній суд я виграю. Та марно.

Період з 2006 року Степан Смерека згадує з болем. Адже, залишившись без роботи, втратив засоби для утримання дружини та двох дітей. Довелося їхати на заробітки у Росію. Пожитки із тих заробітків були мізерні, а тут ще й несплачений кредит ліг на плечі важким каменем. Гроші довелося позичати, коли друга хвиля повені на Закарпатті на початку 2000-х завдала непоправної шкоди старому будинку, в якому жила сім'я Смерек.

— Залишатися в хаті було неможливо, бо будинок був в аварійному стані, меблі та підлога почали гнити. Від цього почали хворіти діти, — продовжує Степан Степанович. — Я звернувся за допомогою до голови залізничної профспілки Андрія Андрійовича Сенишина, і він посприяв в отриманні безвідсоткового кредиту на спорудження житлового будинку. Поки працював — кредит справно сплачував, а як залишився без роботи, то й платити було ні з чого.

За такої скрути останню надію на поря-

тунок я покладав на залізницю. Звернувся до начальника залізниці Михайла Мостового із проханням про працевлаштування. Михайло Васильович прийняв мене, уважно вислухав і пообіцяв допомогти. Я щиро вдячний йому за те, що він виявився чуйною людиною, християнином, щиро перейнявся моєю бідою. Тож маю надію, що повернуся на роботу у локомотивне депо Королево.

Залишилася формальність — написати заяву про вихід з вільної профспілки та прохання, щоб мене прийняли у члени профспілки залізничників і транспортних будівельників України. А щодо вільної профспілки, то в Ужгороді вона вже фактично не існує. Там я вже рік не бував, на жодні збори не їздив — вони мене залишили, і я їх також залишив, а з паном Макаром навіть зустрічатися не хочу. Навпаки, хочу за нагоди звернутися і застерегти усіх залізничників, щоб не робили такої помилки, якої я припустився, бо будуть кусати лікті. Я повірив, а користі з цього ніякої — лише один клопіт.

Розмову записав Андрій ВЕЗДЕНКО
Фото автора

• Профспілковий лідер



У склад об'єднаного профкому Львівської дирекції залізничних перевезень входить 56 первинних профспілкових організацій, а отже — 56 голів профкому. Серед них є прекрасні профспілкові лідери, які багато років працюють на благо людей, є патріотами профспілкової справи, незважаючи на те, що вони в основному незвільнені голови профспілкових організацій, а отже, мають додаткове громадське навантаження. Але їх обрав колектив, виявивши свою довіру.

Відомо, що є різні категорії людей. Одні, коли роблять якусь справу, хочуть, щоб про них говорили та рекламували. Другі — просто працюють, стараються, бо за складом свого характеру ніколи не цікавляться чи будуть говорити про зроблені добрі справи, чи ні. Саме до такої категорії людей належить черговий по станції, голова профспілкової організації станції Хирів Ярослав Осипович Гриник. Він старається працювати тихо, непомітно. Але це дуже відповідальна та обов'язкова людина як на основній роботі, так і на громадській.

Життя показує, що не кожна людина хоче мати ці додаткові клопоти. Як і в кожному колективі, на станції Хирів є проблеми, є радості, тривоги. Тож голова профспілкової організації

Її аєєø ñі ðàâó – і î ñ³ø â³ðó

Ярослав Гриник переживає їх спільно з колективом і старається вирішувати проблеми. Кожному подобається, що є поруч людина, яка послівчуває та допоможе. Траплялись випадки, коли працівники станції й не звертались до голови профкому, самі в собі, так би мовити, переварювали якусь проблему, але Ярослав Гриник це помічав і телефонував в об'єднаний профком, щоб порадитись, як цій людині можна допомогти. Така небайдужість до чужих проблем визначає основну лінію роботи профспілкового лідера, який, окрім вирішення профспілкових справ, ретельну увагу приділяє оформленню профспілкової документації. Це відзначив і перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський, коли побував на станції Хирів і побачив належним чином оформлений типовий стенд з наглядної агітації профспілкової роботи, що є доступним для кожного члена профспілки.

Колектив станції Хирів довіряє Ярославу Гринику не тільки як голові профкому, але і як грамотному фахівцю, зокрема, він представляє як делегат інтереси станції на конференції трудового колективу Дирекції з підсумків виконання колективного договору. Незважаючи на те, що в нього не бракує й домашніх клопотів — є сім'я, двоє дітей, він старається успішно “тягнути” не легку ношу голови профспілкової організації станції.

Ці рядки я пишу не для похвали, бо не потрібна вона Ярославу Осиповичу Гринику: в нього є потяг до профспілкової роботи, потреба бути у вирі життя. А воно день при дні підкидає йому все нові й нові питання і проблеми, які треба вивчати, входити, як кажуть, “у курс”, щоб належним чином їх розв'язати.

Ярослав Гриник згадує, що одним із перших питань, з яким звернулись до нього чергові стрілочного поста, був підбір спецодягу відповідно до розміру. Переважно на цих посадах в Хирів працюють жінки. Їм потрібно 46 розмір одягу, а привозять 50. Це ж стосується й взуття. Власне з такою проблемою і прийшов до Львова Ярослав Гриник. Тепер справи налагодились.

Я вже згадував, що Ярослав Осипович не байдужий до чужої біди і старається завжди допо-

могти людям. Зокрема, на станції працюють подружжя Марія та Микола Горуни, вона прибиральницею, він — черговим стрілочного поста. Є в них обдарований син Олег, але за станом здоров'я потребує постійного лікування, тому Ярослав Гриник вже двічі надавав їм грошову допомогу.

Недавно до голови профкому звернулись чергові стрілочного поста №2 та попросили підсобити з будівельними матеріалами, а клопоти з оновлення приміщення візьмуть на себе. Він тут же пішов до начальника станції Ярослава Панька, розповів про ініціативу. Невдовзі чоловіки працівників стрілочного поста №2 відремонтували приміщення — пошпакували, постелили на підлогу лінолеум та побілили стіни. Тепер тут чисто та затишно.

На станції Хирів, як і на інших станціях Львівської дирекції залізничних перевезень, завжди вшановують жінок з нагоди 8 Березня, вручають подарунки, а також гарно відзначають День залізничника, запрошуючи на це професійне свято ветеранів.

А ще традиційно вітають з ювілеями, особливо рясно на них було торік, згадує голова профкому Ярослав Гриник. Раз на два роки організують екскурсії, бо частіше — не по кишені. Тепер на станції ведуть дискусії, куди організувати екскурсію — на природу чи в Почаїв? Молоді працівники — за перший варіант, старші — за другий. Але поки що профспілкові активісти — старший квитковий касир Оксана Остапівна Кальницька та чергова стрілочного поста Оксана Михайлівна Кальницька, які допомагають голові профкому в організації культурного заходу, ще не мають остаточної думки колективу.

Звісно, голові профкому хотілось би мати окремих кабінет, але поки що це неможливо, оскільки більшу частину приміщень займають митники, прикордонники. Але Ярослав Гриник та його команда сподіваються, що коли ці служби переселяться на кордон, профкому також виділять кімнату.

На залізниці Ярослав Гриник — з 1991 року: після служби в армії поступив вчитись на заочне відділення технікуму залізничного транспорту і десять років працював черговим стрілочного пос-

та, аж поки не з'явилась вакансія чергового по станції. Він ще застав часи, коли у Хирів був такий обсяг роботи, як зараз на станції Мостиска-ІІ. Нині ж в Хирів загалом вантажать в середньому 20 вагонів за місяць. Проте Ярослав Гриник переконаний, що станція Хирів має добрі перспективи збільшити обсяги як вантажних, так і пасажирських перевезень, в тому числі й поживити малий прикордонний рух. На його думку, реальну роботу для залізниці давала б нафтобаза, що є в Хирів. Але поки що питання залишається відкритим.

За словами Ярослава Гриника, побільшало б пасажирів, якби знайшлась підприємлива людина та облаштувала оздоровчий комплекс на базі колишньої військової частини, адже тут навколо чудова природа, ліс та цікава з історичної точки зору будівля, в якій колись функціонувала школа єзуїтів.

Поки що на станції Хирів курсує п'ять пар приміських поїздів і один поїзд Хирів-Санок, яким здебільшого зараз їздять поляки. Щоразу, коли спілкуюсь з Ярославом Гриником, дивуюся його обізнаності, в тому числі щодо історичних дат станції Хирів. “Станція Хирів згадується навіть у відомому творі Гашека “Пригоди бравого солдата Швейка”, — каже Ярослав Осипович. — Швейк проходив через Хирів, Муроване. Власне з цієї нагоди тут щорічно в серпні відбувається театралізоване дійство, на яке приїжджають туристи з Польщі, правда, здебільшого машинами, а зверху на багажники вмоцнюють велосипеди. Пересідають на них в Хирів та їдуть до Мурованого, а далі — до Скелівки, де недавно відкрито пам'ятник бравому солдату Швейку. Думаю, що туристичні фірми могли б організувати сюди екскурсії, скориставшись приміськими поїздами”.

Ярослав Гриник також переконаний, що після того, як між містом Хирів та польським містом Коросенко налагоджено співпрацю і малий прикордонний рух, має відчутно збільшитись кількість пасажирів.

Дмитро ГНАТИШЕН,
голова об'єднаної профорганізації
Львівської дирекції залізничних перевезень.
Фото Гіора ПАРАЩАКА