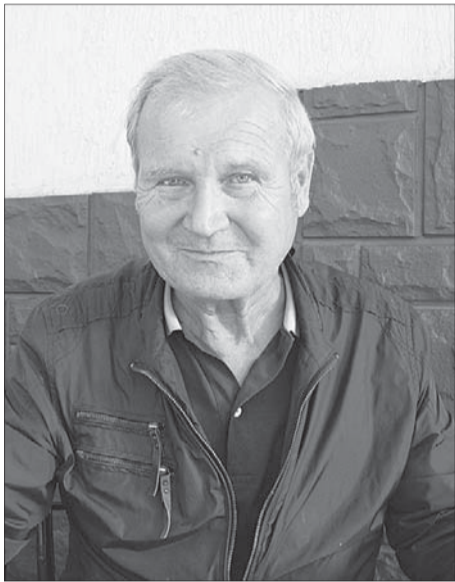


Непрості професійні маршрути Богдана Осідача

Богдан Павлович Осідач – перший залізничник у родині. За 37 років праці на магістралі він став першокласним машиністом, машиністом-інструктором, працював на різних посадах у локомотивних депо Львів-Захід та Львів-Схід (нині депо Львів). У трудовій книжці Богдана Осідача зафіксовано близько 50 заохочень і подяк, дві медалі. За 15 років заслуженого відпочинку Богдан Павлович не втратив інтерес до залізниці, його цікавлять усі нюанси сьогоденної роботи, тож із великою вдячністю погоджується на запрошення керівництва депо зустрітися з колишніми колегами по роботі. На одному з таких вечорів Богдан Осідач розповів про свій професійний шлях.



Родина Осідачів до 1944 року мешкала в Польщі, а коли Богданові минув рік, потрапила під операцію “Вісла” – була депортована в Україну, до Львова. У Львові батько почав працювати на заводі залізобетонних конструкцій. Родина спочатку мешкала в гуртожитку, а потім отримала помешкання на Левандівці. Батько мріяв, щоб Богдан став столяром, однак син захотів стати залізничником. Вподобав собі цей фах, бо з четвертого класу відвідував гурток “Юний залізничник” на Львівській дитячій залізниці. Упродовж семи років хлопець із завзяттям навчався, а здобуті знання застосовував під час літньої практики. На дитячій залізниці Богдан Осідач “дослужився” до машиніста і зараз добре пам’ятає, з якою гордістю працював на цій посаді. Дуже подобалася малому Богданові залізнична форма, яку видавали юним залізничникам під час практики.

– Потрапити на дитячу залізницю було непросто, для всіх охочих бракувало місць, – розповідає Богдан Павлович. – Гурток відвідували не лише хлопці, а й дівчата, навіть у паровозній групі було двоє дівчат, яких добре пам’ятаю. Це Єфросинія Когут та Христина Якубишин. Знаю, що Христина стала залізничницею і до виходу на пенсію працювала черговою на станції Клепарів. Щоліта ми бували на інших дитячих залізницях, зокрема на Ужгородській, Рівненській та Дніпропетровській. Після закінчення школи вступив у Львівське технічне училище №10, потім заочно навчався у Львівському технікумі залізничного транспорту, – згадує Богдан Осідач.

Хоча Богдан Павлович вийшов на пенсію з локомотивного депо Львів, та більшість років трудового життя віддав локомотивному депо Львів-Захід. Власне на

це підприємство після училища і скерували молодого помічника машиніста Богдана Осідача. Тоді їздив він у чотирьох напрямках – на Івано-Франківськ, Сянки, Сокаль та Мостиська. Попрацювавши недовго, був призваний до армії. Разом із 12-ма хлопцями зі Львівської залізниці Богдан Осідач потрапив у школу машиністів у Ленінграді.

– В армії проходив службу зі стройовою підготовкою, їздив на полігони, крім того, здобував знання із водіння локомотива, – розповідає Богдан Павлович. – Довірили мені у школі машиністів викладати предмет “Гальма”. Успішно склавши екзамени, продовжив службу в армії. Оскільки помічників машиністів на той час бракувало, то мене з іншими хлопцями скерували на роботу в локомотивне депо Вітебськ, згодом – в Олександрівськ. Досвід, здобутий на напрямках слідування потяга на Лугу та Нарву (Естонія), знадобився в подальшій роботі машиніста. Працювати на локомотивах серії ТГ-102, ТГ-106 було досить складно.

Після служби в армії Богдан Осідач повернувся в локомотивне депо Львів-Захід, потреба в помічниках машиністів відчувалася і на Львівській залізниці. Ветеран пригадує, як кадровик депо Клавдія Новикова оформила його, молодого помічника машиніста, за військовим квитком. Першим наставником, із яким Богдан Осідач їздив у рейси на Жмеринку та Чоп, був машиніст Віктор Павлович Сементух. Однак мрія самому водити потяги не полишала молодого помічника машиніста, тож він неодноразово здобував знання у школі машиністів на курсах підвищення кваліфікації і невдовзі став машиністом першого класу. Оскільки помічників машиністів бракувало, то й постійних локомотивних бригад практично не було.

– Коли нема постійного напарника в рейсі, це може недобре позначитися на роботі, – говорить Богдан Павлович. – Машиніст і помічник у дорозі – як одна команда, у якій, як кажуть, діляться і хлібом, і сіллю. Найдовше моїм напарником був Ігор Тарас – майже рік.

Доводилося Богданові Осідачу по кілька місяців, а то й по півроку бувати у відрядженнях у Казахстані, перевозячи різні вантажі. Локомотивні бригади з усіх залізниць СРСР тоді працювали на цілині. Машиніст Осідач надовго запам’ятав непрості умови праці у неймовірну спеку.

Як досвідченому машиністу із 14-річним стажем роботи, Богдану Осідачу невдовзі довірили очолити локомотивні бригади локомотивного депо Львів-Захід. Робота машиніста-інструктора – дуже відповідальна, адже тепер у його підпорядкуванні було 80 локомотивних бригад. Про проведену Богданом Осідачем школу обміну передовим досвідом для локомотивних бригад писав не лише “Львівський залізничник”, але й львівські обласні газети. Встигав Богдан Павлович займатися і різними раціоналізаторськими винаходами та пропозиціями, які згодом впроваджувалися у виробництво залізниці. Через серйозну аварію, якої допустився один із машиністів (так записано в акті), Богдана Осідача перевели на посаду старшого майстра пункту технічного огляду депо. Робота ця – не менш відповідальна, ніж попередня, і нині ця посада прирівнюється до посади начальника ПТО. У його підпорядкуванні було близько ста працівників. Цей період праці Богдан Павлович згадує як новий етап у своєму трудовому житті.

– Тоді освоювали нові тепловози

ТЕП60, М62, проводили їхній техогляд, – згадує Богдан Осідач. – У цеху обладнали роздягальні, душ, усюди вазони з квітами, було гарно і затишно. Керівництво залізниці та області, яке якимось завітало до нас із перевіркою умов праці та відпочинку для працівників ПТО, було вражене побаченим, а мені оголосили подяку.

Свою роботу Богдан Павлович добре знав і старався поставити перед ПТО завдання виконувати сумлінно і вчасно. Згодом йому запропонували в тодішньому локомотивному депо Львів-Схід посаду заступника начальника депо з ремонту, пізніше – начальника технічного відділу.

– Коли локомотивне депо Львів-Захід очолив Петро Васильович Ручка, то запропонував мені, як колишньому працівникові депо, посаду начальника бази палива, мовляв, робота більш спокійна, – пригадує Богдан Осідач. – Я розумів, що, можливо, й спокійніша у порівнянні з попередньою, та більш відповідальна, однак погодився, розуміючи, що облік палива, яким забезпечувала база всю Львівську залізницю, потрібно буде вести, як в аптеці. Рятувало те, що мав старанних і відповідальних бригадирів. Завдяки жорсткому контролю, який запровадив мій заступник, а згодом – заступник начальника локомотивної служби Володимир Дехтяренко, за цей період у нас жодного разу не було недостачі палива.

– Які робочі моменти найбільше Вам запам’яталися? – цікавлюся у Богдана Павловича.

– Насамперед це стресові ситуації, які локомотивну бригаду можуть спіткати у будь-який момент. Такий стрес пережив на початку своєї трудової діяльності, ще перед службою в армії. Щоразу, коли згадую ту аварію, яка трапилася у далекому 1963 році, переживаю ті події знов і знов. Повертався з Карпатського перевалу, із Сянок, порожняком разом із машиністом Огородником о пів на третю ночі, – розповідає ветеран. – Коли ж виїхали з Оброшино, побачили в напрямку Сквилова два жовті вогні. Під’їжджаємо ближче до стрілки, у лоб локомотива нам світить прожектор. Бачимо, що з локомотива, який рухався прямо на нас, вистрибують люди, щоправда, у кабіні залишився машиніст. Ми зрозуміли, що гальма зустрічного локомотива не спрацьовують, тож зіткнення не оминути. Від удару локомотиви перевернулися, ми, дякувати Богу, вціліли, проте я втратив свідомість, до тями прийшов десь через 10-15 хвилин. Коли нас із машиністом вирізали автогенем, то тодішній начальник локомотивної служби Леонід Митрофанович Сорвін, який одразу прибув на місце аварії, схвильовано сказав: “Синку, ти народився “в сорочці”. Каретою швидкої допомоги нас доставили до клінічної лікарні. Більше місяця тривало слідство, яке визнало винним в аварії машиніста зустрічного локомотива. Через місяць нашу локомотивну бригаду викликали на роботу. Внаслідок аварії машиніст Огородник почав заїкатися і не позбувся тієї вади аж до кінця життя. Коли мій батько дізнався про цей випадок,



то вигукнув: “Синку, ти більше не поїдеш у локомотиві!” Та я зумів це пережити і далі їздив у рейси.

Півтора року до виходу на пенсію Богдан Осідач трудився в локомотивному депо Львів змінним майстром профілактики тепловозів, звільненим бригадиром із виконанням обов’язків старшого майстра автоматного цеху. Обидва локомотивні депо – Львів-Захід і Львів – ветеран-залізничник вважає своїми рідними.

Богдан Павлович любить згадувати роки служби в армії, каже, що хоча було нелегко, та в Ленінграді зустрів добрих і щирих людей, не раз підробляв, розвантажуючи вантажні вагони.

– Мав можливість змінити свою долю – отримав з армії скерування на вступ до Львівського політичного училища, та через сімейні обставини цьому не судилося здійснитися, – пригадує ветеран. – Серйозно займався фотосправою, сам проявляв та друкував сфотографоване. Мав звичку цікаві події життя занотовувати до зошита.

Незабутньою для Богдана Павловича була поїздка у складі делегації залізниць тодішнього СРСР країнами капіталістичного табору у 1980 році. Тоді він побував у Єгипті, Італії, Греції, Сирії, Туреччині, на острові Кіпр.

– Це для мене було, як у кіно, я ніби потрапив в інший світ, – пригадує Богдан Павлович. – У тих державах ціни на товари дешеві, ресторани з басейнами, у яких можна плавати, і багато чого незвичного. Усе побачене, що вразило мене, старанно записував до щоденника, який зберігаю і нині. Це була справжня казка.

Працьовита людина, ставши вільною від праці, завжди знайде для себе іншу роботу, яка найперше принесе їй моральне задоволення. Пенсіонер Богдан Осідач узявся за будівництво котеджу для сина неподалік Львова. А сьогодні Богдан Павлович мріє займатися сільським господарством, любить працювати на землі. Посадив біля котеджу фруктовий сад, який щедро родить плодами. Його серце радіє, коли бачить, як підростають двоє онуків. Незважаючи на те, що клопоти зі здоров’ям нагадують про себе все частіше, Богданові Осідачу не до відпочинку – хочеться якнайбільше корисного зробити для своєї родини.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора та зі сімейного альбому Богдана Осідача

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсюз
Ресурсний свідок
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 Андрій КОСЮРА.....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 36 694.
Замовлення 1280.
Зверстано у комп’ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп’ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, 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”.