

Провідник пасажирських вагонів Оксана ФЕДОРИШИН:

“Приємно було чути від військових лікарів слова поваги до Лікарняної каси”

Оксана Федоришин працює провідником у пасажирському вагонному депо Львів із 1987 року, вона – перша залізничниця в родині, хоча мріяла продовжити навчання у педагогічному навчальному закладі, та так склалося, що в підсумку вступила до залізничного професійно-технічного училища №52, що у Львові. Задля цікавості зайшла до училища і вже через годину за розмовою із дівчатами, які здавали документи, зрозуміла, що буде навчатися саме тут.

Під час навчання Оксана Федоришин проходила практику у бригаді, яка обслуговувала поїзди московського напрямку. Відповідальність молодій провідниці не залишилася поза увагою начальника поїзда Олександра Черниша, тож Оксану Федоришин було зараховано до складу бригади на постійно.

– Наш начальник був вимогливим і суворим насамперед до самого себе, цього ж вимагав і від провідників, щоразу наголошуючи, що із пасажирами необхідно поводитися ввічливо, гостинно і стримано за будь-яких обставин, – розповідає Оксана Михайлівна. – Ці настанови слугують мені прикладом у роботі впродовж усіх років праці.

Маршрут на Москву завжди вважався нелегким: рейс триває добу, а ще – митний контроль. Оскільки рейси спарені, то в дорозі доводилося бути по п'ять днів, а у зворотному напрямку потяг курсував аж до Трускавця. Після 10-річного досвіду праці на московському напрямку поїздки до Одеси та Херсона не здавалися важкими та виснажливими. Гарні спогади залишилися в Оксани Федоришин і від поїзної бригади, яку очолював Олег Батіг. Оксана Михайлівна працювала у парі з провідницями Богданою Виджак, Любою Зубінською, Оксаною та Ярославом Стефанишиними, Марією Медвецькою. Часто згадує і своїх колег з московського напрямку – Марію Бльок, з якою разом по-

чинили провідниками, Тараса та Галину Левицьких.

Маючи за плечима вже 25-річний стаж роботи з пасажирами, Оксана Федоришин переконана, що загалом пасажири – добрі, ввічливі і порядні люди. Незважаючи на те, що рухомий склад старий, і вагони не такі комфортні, як хотілося б, пасажири в основному ставляться до залізничного сервісу з розуміння і без претензій. Навіть за це їх уже варто поважати й шанувати, бути з ними приязними і ввічливими.

Із липня минулого року провідники вже не мають постійних маршрутів, тепер їх визначає централізована система формування поїзних бригад (АСФПП). За цей час Оксана Федоришин встигла попрацювати на херсонському та київському (через Ковель) маршрутах. Щоразу треба звикати до нового колективу, а це не завжди йде на користь роботі. До того ж Оксана Михайлівна стурбована тим, що кожного разу при визначенні нового маршруту можуть виникати проблеми із самим вагоном.

– Колись я була закріплена за одним вагоном, добре знала його проблеми і могла вимагати від начальника ремонтного цеху ліквідувати ті чи інші несправності до виходу у рейс, а тепер я не знаю, чого чекати у дорозі від вагона, на який мене призначають, – розповідає Оксана Федоришин. – Звичайно, під час рейсу черговий електрик по можливості ліквідує несправності, які виникнуть. Колись у моєму вагоні всі вікна влітку відкривалися, а взимку у вагон не задувало холодом, бо я дбала про це заздалегідь, а як буде в кожному новому рейсі – тепер ніхто не може передбачити. Тому власне я не почувуюся справжньою господинею вагона.

Взимку провідникам працюється складніше, як в іншу пору року – умивальники і майданчики в тамбурі замерзають, холодно, лід, що намерзає, треба розморозувати і постійно вимітати сніг. Віник і лопатка у цей період для провідника – перші помічники.

Та минулої зими ці робочі клопоти обминули Оксану Михайлівну, і причиною для цього була більш ніж поважна... Поверталася додому з рейсу 10 грудня 2011 року. Виходячи з маршрутного таксі у Стрию, Оксана Федоришин впала і зламала ногу аж у трьох місцях. Один із переломів був відкритим. Оскільки у Стрию лікарі нічим не могли зарадити, то було вирішено оперувати Оксану Федоришин у військовому госпіталі у Винниках. Складність операції, за словами Оксани Михайлівни, полягала в тому, що для правильного зростання кісток необхідно було закріпити кістку за допомогою спеціального металевого стержня, що коштував майже 9 тисяч гривень. Операція пройшла успішно, нога була зафіксована гіпсом. Упродовж 5 місяців Оксана Михайлівна перебувала на лікарняному: спочатку вдома пересувалася за допомогою ходул, потім – із ціпком. І зараз ще накульгує, але вже ходить самостійно без будь-якої допомоги. Рентгенівський знімок підтвердив, що кістка зрослася добре. Наприкінці року Оксані Федоришин треба пережити ще одну операцію – витягти вставлений майже рік тому стержень.

Та Оксана Михайлівна не журиться з цього приводу, а допомагає у цьому її життєвий оптимізм. Додає хорошого настрою і звістка про те, що Лікарняна каса Львівської залізниці компенсувала їй витрати у 9 тисяч гривень. Оксана Михайлівна каже, що їй щастить на добрих людей. Операцію провів чудовий хірург Андрій Сав'юк, Лікарняна каса без жодної затримки повернула гроші, витрачені на придбання стержня, хоча в ніхто в госпіталі не вірив у те, що це станеться.

– Прийшла на чергову консультацію до лікаря, і треба було бачити його здивування, коли я розповіла, що Лікарняна каса відшкодувала мені 9 тисяч гривень, – розповідає Оксана Федоришин. – Мені було дуже приємно чути від лікарів слова поваги на адресу залізниці.



Оксана Михайлівна мешкає неподалік Стрия і має невелику господарку. Разом із чоловіком, який працює на Стрийському вагоноремонтному заводі, виховали двох дорослих синів. На дозвіллі Оксана Федоришин любить почитати гарну книжку.

– У рейс завжди брала зі собою по дві-три книжки, – розповідає Оксана Михайлівна. – Особливо багато перечитала, коли їздила на Москву. Дорога довга, коли закінчувала читати чергову книжку, то в Москві поспішала на базар і часто купувала там не дефіцитні продукти чи речі, а кілька нових книжок. На зворотному шляху однієї книжки було замало, треба було мати хоча б ще одну на запас.

Оксана Федоришин мешкає поблизу Карпат і разом зі сім'єю любить відпочивати в горах. Відпочивати на море їздила тільки задля дітей. Відколи сини виросли, кращого відпочинку, ніж у рідних Карпатах, для неї не існує.

Оксана Михайлівна з гордістю розповідає, що цього літа спробувала піднятися в гори, щоправда, спустатися з гори вже допомагали рідні. Та навіть такий вчинок після важкої травми, яку пережила ця наполеглива і життєрадісна жінка, є її маленьким особистим подвигом.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора



Світлий спогад про учня і колегу – машиніста Василя Воробця

Воробець, який працював зі мною в одній бригаді, був серед перших мешканців галицького села Орилець на Снятинщині, що обрали професію залізничника-локомотивника. Його сусід Василь Равлюк став йому у цьому добрим прикладом. Тож у 1977 році Василь Воробець був зарахований до групи помічників машиніста тепловоза Івано-Франківського залізничного ТУ №1, яке успішно закінчив через два роки, отримавши диплом і спеціальність помічника машиніста тепловоза.

У ті роки випускників скеровували на роботу в першу чергу туди, де не вистачало локомотивних бригад. Таким чином Василь Воробець опинився у локомотивному депо Баскунчак Приволзької залізниці. Нелегко було 18-річному юнаку на чужині без рідних і близьких. Думав, як перевестися у будь-яке депо Львівської залізниці. Та керівництво депо Баскунчак взагалі не бажало вести мову про перевід. Так він допомагав до призову на армійську службу, а демобілізувавшись, обрав собі постійне місце праці – локомотивне депо Чернівці.

У 1980-му Василь Воробець влився у колектив локомотивних бригад нашого депо. Маючи вже досвід роботи на локомотиві, він легко склав іспити на посаду помічника машиніста тепловоза, так само

легко і завзято працював. Постійне бажання вдосконалювати технічні знання та нормативи з безпеки руху дало йому можливість перейти на роботу в пасажирську колону, де Василь Воробець був для колег прикладом у роботі з утримання тепловоза в технічно справному стані.

Збігло три роки, і його, як кращого в депо помічника машиніста, скерували на навчання в дорожню школу машиністів. У 1984 році Василь Воробець успішно склав іспити і отримав право управління тепловозом. Це був один із найвідповідальніших моментів у його життя. Збулася його заповітна мрія стати машиністом!

Працюючи машиністом, Василь Воробець опирався на досвід своїх наставників, дбав про безпеку руху, систематично економив дизпаливо, навчав молодих помічників – тобто продовжував традиції попередніх поколінь машиністів.

У Чернівцях він створив сім'ю, узяв собі за дружину Наталку Русул, яка теж працює в депо. Разом виховали двох дітей, донька Ірина – педагог, а син Микола – помічник машиніста, зять Сергій теж трудиться в депо слюсарем ПТОЛ.

У дитинстві та в шкільні роки Василь Миколайович мріяв стати лікарем, але реалізував себе саме як машиніст-професіо-

нал. Ніколи не шкодував за тим, що не став лікарем. Хоча робота машиніста – нелегка, особливо на тепловозах, тому й не дивно, що вже в 40 років сивіють їхні голови...

Кілька разів пробував домовитися про зустріч із Василем Воробцем, а він усе відкладав – поспішав: то поїздка, то сімейні клопоти, то треба навідати батьків у селі...

Як швидкий поїзд, промайнуло життя Василя Миколайовича Воробця. Невимовно боляче усвідомлювати, що сьогодні його вже нема серед нас. Раптово на 52-му році життя обірвалася життєва дорога, не встиг він завершити ще багато хороших і потрібних справ у сім'ї та в родині, у трудовому колективі, якому віддав понад два десятиліття сумлінної праці.

Відчуття непоправної втрати ятрить серця близьких, рідних, друзів і колег, але залишається Василь Миколайович Воробець у нашій пам'яті небайдужим, принциповим, винятково порядним і щирим чоловіком, професіоналом, господарем, готовим у будь-яку мить прийти на допомогу кожному, хто її потребує. Хай нагородою за сумлінне і чесне життя буде йому наша вдячна пам'ять.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза
м. Чернівці