

# Микола Данилюк – майстер золоті руки



**Навчаючись у сільській школі, Микола Данилюк майже нічого не знав про залізницю, нікому було йому розповісти про неї, адже з його родини ніхто й не працював у місті. Батьки – прості сільські трударі – прищеплювали хлопцеві любов до сільської праці, вважаючи, що син продовжить споконвічну справу хлібороба.**

Напередодні закінчення середньої школи у 1967 році Микола з батьком був у Чернівцях і випадково побачив колону учнів залізничного училища у форменому однострої, що крокувала вулицею та ще й з духовим оркестром попереду. Юнак був зачарований побаченням і подумки вже бачив себе серед цих учнів. Вдома Микола із захопленням розповідав матері про побачене в місті, заявивши, що після закінчення школи буде вчитись в училищі.

– Синку, – відмовляла мати, – ти ж уже вмєш водити автомобіль, можеш працювати трактористом, навіщо тобі ота залізниця?!

Батько Миколи Василь Петрович не стримував сина в його намірах навчатись у залізничному. Отож у середині серпня 1967-го Микола Данилюк був зарахований у групу

слюсарів із ремонту вагонів.

Досвідчений педагог, майстер виробничого навчання С. Ф. Морозов уже на першому місяці навчання побачив у юнакові невгамовне бажання досконало оволодіти теоретичними знаннями, а на практичних заняттях у майстерні Микола був кращим серед учнів групи у виготовленні слюсарного інструменту.

Сумлінно працював на виробничій практиці у вагонному депо, ремонтуючи ходові частини вагонів. Швидко минули два роки навчання, і вже в 1969 році Миколу Данилюка скеровують на постійну роботу до вагонного депо Клепарів, де він працював на дільниці деповського ремонту вагонів. Призов до Радянської Армії і військова служба ще більше укріпили його в бажанні й надалі працювати на залізниці. А відслуживши у війську, Микола повернувся у Клепарів, а згодом перевівся у Чернівці. Працював на ремонті вагонів, де по сусідству було паровозне депо.

– Мене зацікавила паровозна техніка, – згадує Микола Данилюк. – Побувавши декілька разів у цеху підйимального ремонту паровозів, що розташований відразу за стіною вагонного цеху, я вирішив спробувати себе у фаху слюсаря-паровозника. Майстер цеху Горбатюк посприяв у переводі та включив до бригади гарнітурників. Цей вузол паровоза дуже трудомісткий, у нього входять елементи пароперегрівача з колектором, жарові й димогарні труби та ще форсовий конус. На підйимальному ремонті все це розбирали, промивали та за необхідності замінювали.

Робота ця надзвичайно важка фізично, та виконувати її треба якісно, бо потім треба було виправляти недоліки на гарячому паровозі в разі слабкого з'єднання елемента з колектором. До честі Данилюка, у нього не було випадків браку в роботі.

У цьому цеху Микола працював майже 10 років. Тут же працювала і його дружина Марія Іванівна – машиністом мостового

крана. Доречно зазначити, що підйимальний цех у ті роки виконував ремонт від 12 до 15 одиниць паровозів на місяць.

Коли у 1980 році виникла потреба у слюсарях-дизелістах у цеху техогляду (ТО-2), Микола перейшов працювати туди. Він увійшов до передової молодіжної бригади слюсарів, яку очолював М. Л. Бульбук.

Досвідчений дизеліст Костянтин Дудчак допоміг Миколі Данилюку в короткі терміни оволодіти секретами відповідальної роботи з ремонту дизелів 2Д100. У 1995 р. в цех прийшов працювати його син Ігор, такий же, як батько, широкоплечий юнак, який сумлінно виконував обов'язки дизеліста. Автор цих рядків 12 років працював майстром у цьому цеху, тому добре знає, що старший і молодший Данилюки ніколи не підводили цех, своєчасно виконували завдання з ремонту тепловозів, що сприяло видачі справних локомотивів під поїзди.

Ігор Данилюк після закінчення технікуму працював бригадиром, а в 2004 році був направлений у відбудовчий поїзд ВП 4521. Останні три роки він керує цим колективом, де цілодобово несуть вахту 25 осіб підрозділу. До речі, у 2008 році, коли залізниця потерпіла від повені в Закарпатті та дільниці від Коломиї до Королево, Ігор із технікою все літо перебував у місцях розмиву колії, ліквідовуючи наслідки стихії.

Нещодавно навідався у депо, в цех ТО-2 (якраз була обідня перерва). Зустрівся з Миколою Данилюком. Ми неквапно повели розмову про ті роки напруженої праці, коли за робочу зміну цех сортував і видавав під поїзди до 24-х локомотивів. У ті роки не було проблем із запчастинами та матеріалами, необхідними для ремонту, цех був забезпечений усім необхідним, а тому ритмічність роботи була в рази вищою, ніж тепер, якість будь-якого виду ремонту тепловозів була дуже висока. Випадки несправності локомотивів на дільницях прямування були рідкістю. Ті роки роботи локомотивної бригади і ремонтники тепер

згадують із сумом та ностальгією.

Сьогодні випустити тепловоз із ремонту надзвичайно проблематично. Цех ТО-2 виконує не тільки роботи з огляду локомотивів, а навіть проводить заміну дизельних комплектів (циліндрових гільз та головок циліндрів), а робота ця дуже трудомістка, і виконується вона без елементарних механізмів, тому залучаються для цієї операції щонайменше три особи.

Ось така сучасна "механізація" існує тут уже впродовж п'яти років, але й ці негаради можна було б здолати, якби не відсутність запасних частин. Однак люди мають надію на краще забезпечення підприємства деталями, вузлами та матеріалами, так потрібними для ремонту тепловозів.

Сьогодні в депо залишилось чотири висококваліфікованих дизелісти – Борис Лучик, Василь Онуляк, Василь Лунгу і, звичайно ж, Микола Данилюк. Микола Васильович завдяки своїй порядності, чесності та працелюбності користується високою повагою й авторитетом у колективі ремонтників. Мабуть, не випадково його фото вже кілька років поспіль на Дошці пошани депо. Цього року виповнюється 30 років його безперервної роботи в одному цеху ТО-2 із тих більш ніж чотирьох десятиків років, які він віддав залізниці.

Кожен раз, спілкуючись із Миколою Данилюком, відчуваєш його впевненість у собі та готовність прийти на допомогу тим, хто її потребує. Усі ці якості він передає молодим робітникам, виховуючи в них відповідальність за свою роботу. Микола Васильович так і залишився сільським мешканцем, патріотом рідного села Михальча, що на Сторожинеччині. Серед своїх земляків він носить високе звання майстра "золоті руки".

**Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,**  
колишній майстер цеху ТО-2  
м. Чернівці

## Депо дитячих мрій про велику залізницю

(Закінчення. Поч. на 3 стор.)

На дитячих залізницях України є добра традиція відвідувати своїх колег в інших містах, обмінюватися досвідом. Юні залізничники зі Львова цього

літа побували на Запорізькій, Київській та Донецькій дитячих залізницях. Львів'яни потоваришували з дітьми з інших дитячих магістралей і тепер приватно їздять до них у гості. А наприкінці

серпня у Львові побували юні залізничники з Донецька, яким дуже подобається наше древнє місто.

### Дитяча залізниця очима пасажирів

Уперше цього літа на дитячу залізницю свою онуку Юлію Паню привів дідусь Михайло. Дівчинці дуже сподобалося кататися "Вітерцем", тож вона із задоволенням спостерігала за краєвидом із маленького віконця потяга. Серед постійних відвідувачів дитячої залізниці, особливо в неділю, і Настуня Сердюченко, яка кілька разів упродовж дня катається на поїзді разом зі своєю бабусею Ганною Василівною. Шестирічна дівчинка вже знає, хто такий провідник чи ревізор, бо саме їх найчастіше бачить у вагоні. До того ж Настуня – балакуча білявка, вона залюбки поділилася секретом: коли виросте, то теж хотіла б мати таку гарну форму, як дівчатка-провідниці.

Дев'ятирічні хлопчики Орест і Всеволод, які товаришують із



першого класу, полюбляють проїхатися "Вітерцем" і серед тижня, а потім поспішають на стадіон, що в парку культури імені Б. Хмельницького. Хлопці зауважили, що якась їхня бабуся розповідали, що колись потяг їздив зі станції Паркова аж до Монументу Слави, що по вул. Стрийській. "Шкода, що колії розібрали, і тепер потяг туди не ходить, – засмучено говорили навперейбій хлопці. – Менше часу довелося б їти до іншого парку і заодно довше покаталися б "Вітерцем". Хлопчики дуже влучно висловили своє зауваження, до якого приєдналася й автор цих рядків і в свою чергу також пошко-

дувала, що колись вкоротили протяжність вузькоколії території Стрийського парку.

Тим часом потяг "Вітерець" щоразу справно виконує свою роботу. Загалом він перевозить чималу кількість малих і дорослих пасажирів. Так, за травень-серпень цього року було перевезено 8357 дорослих, 5674 дитини, не враховуючи безкоштовний проїзд діточок віком до 3 років. Загальна сума за реалізовані квитки у цей період склала понад 44 тис. гривень.

**Оксана ПОДОЛЬСЬКА**  
Фото автора  
та з архіву газети



Володя Савельєв справно виконує обов'язки ревізора