

Юнакам, які розпочали своє трудове життя на залізниці в повоєнні роки, нині вже за 70-80. Доля приготувала для цього покоління нелегкі випробування під час роботи на паровозах. Попри це, паровозні бригади тих незабутніх років були яскравими прикладами звитяжної праці на залізниці. Ентузіазм, високе сумління молоді та досвід наставників-машиністів, що повернулися з фронтних паровозних колон, давали нам змогу утримувати парові локомотиви у відмінному технічному стані, що сприяло надійному руху великогазових поїздів.

Хоча страшна війна була вже позаду, життя моїх колег, ровесників-машиністів, було далеко не безхмарним, у ньому радість перепліталася зі смутком і тривогами, та відданість професії машиніста була аксіомою, яку разом з іншими фахівцями свято шанували батько і син Равлюки.

Село Орілець, що на Снятинщині, розташоване неподалік швидкоплинного Прута, приваблює чепурністю осель та мальовничих садів. Тут у пам'ятному 1941 році в родині сільських трударів народився Василь Равлюк. Навесні 1944-го після звільнення Галичини та Прикарпаття від фашистських загарбників батько трирічного Василька Дмитро Равлюк був мобілізований на фронт, а вже восени цього ж року сумна звістка облекла серця родини – батько загинув у боях за Кенігсберг. Мати Софія Миколаївна була в розпачі від думок про сирітську долю синів Івана та Василя.

Шкільне життя Василя розпочалося у 1948 році, того року в Орільці був створений колгосп. Після уроків Василько чимдуж біг додому, виганяв корівку-годувальницю в припрутські луки, де випасали худібку такі ж хлопчачи-школярі. Якраз у цих лугах Василько вслухався в паровозні гудки та в перестук колісних пар вагонів, що мчали з Чернівців на Коломию.

– Уперше побачив паровоз на станції Снятин, коли мали їхати з мамою в місто, – згадує Василь Равлюк. – Мені було 10 років, і враження від побаченого відразу перетворилося на мрію стати паровозним машиністом.

Але попереду були ще 7 років навчання у школі. Треба сказати, що чоловіки з родини Равлюків мали хист до малювання, який

## Батько і син Равлюки – майстри маневрової роботи



успадкували від батька. Тож старший брат Василя Іван наполегливо спрямовував молодшого до навчання в художньому училищі, однак Василь відмовчувався. А, закінчивши десятирічку, у 1958 році вступив на навчання у Чернівецьке залізничне училище №1 у групу помічників машиніста паровоза. Тут педагоги-професіонали Борис Адаменко, Олександр Боголюбов, Семен Бажін, Лев Заславський та майстер Микола Шевчук передавали свої професійні знання юнакам, ведучи їх до вершин паровозної майстерності. Василь Равлюк залишив по собі в училищі добру пам'ять як сумлінний учень і активіст у громадській учнівській роботі. А ще він у вільний від навчання час малював на плакатах паровозні вузли та автогальма, які слугували училищу довгі роки, допоки молодь вивчала тут паровози. Закінчивши навчання з відзнакою, Василь Равлюк розпочав трудове життя поїзним коچهгаром паровоза в Чернівцях, а незабаром поїхав у перший рейс помічником машиніста.

Через армійський обов'язок юнакам доводилося робити вимушену паузу у залізничній біографії, та Василеві Равлюку пощастило, бо був призваний на військову службу в окрему 25-ту роту ек-

сплуатації залізничних військ, де й продовжував здобувати досвід паровозної справи.

Військова служба – це постійні переїзди на будівельні об'єкти, де прокладалися залізничні колії: Білорусь, Підмосков'я, Прибалтика... Паровозами доставляли думпкарні вертушки зі щебенем тощо.

Узимку 1963 року Василь Равлюк екстерном склав іспити в управлінні Прибалтійської залізниці та отримав "Право управління машиніста паровоза". Останній рік дослужував на посаді машиніста паровоза цього армійського підрозділу. Демобілізувавшись із війська, Василь повернувся на роботу в депо помічником машиніста на пасажирських паровозах СУ, згодом – на маневровому ЗР 764-99. На цьому паровозі він відпрацював три роки машиністом, а потім збагачував професійний досвід на маневровому тепловозі, формуючи склади вантажних поїздів. Василь Равлюк та його напарник Михайло Лещук першими на станції Чернівці розпочали роботу в одну особу, без помічника машиніста. Про економічні переваги цієї ініціативи нині зайве говорити. Тож із 1972 року маневровий тепловоз обслуговував один машиніст, щоправда, цьому пере-

дувала велика робота зв'язківців, що налагоджували стабільний радіозв'язок машиніста зі складачем поїздів, черговим по станції та маневровим диспетчером.

Моя розповідь була б неповною без згадки про сина Василя Равлюка – Дмитра, який пройшов шлях професійного зростання слідами батька. От тільки з паровозами Дмитро уже не мав справи, проте в іншому навіть перевершив Равлюка-старшого. Після закінчення школи Дмитро хотів учитися на художника, тому поїхав у Косів, в училище прикладного мистецтва. Та, ознайомившись зі спеціальностями, яким тут навчали, змінив наміри. Тож батько мотоциклом повіз сина в Чернівці, у те саме залізничне училище, у якому свого часу вчився сам. Дмитрове навчання в групі помічників машиніста тепловоза було надзвичайно легким, адже до цього не раз бував у кабіні тепловоза й навіть знав електричну схему ЧМЕ-3. Тож не дивно, що Дмитро Равлюк став гордістю групи й училища. Пишався сином і батько, і майстер групи Юрій Усатий.

Закінчивши з відзнакою училище, Дмитро поринув у роботу помічника машиніста тепловоза, а невдовзі став студентом Дніпропетровського інституту

залізничного транспорту, який теж успішно закінчив у 1993 році, отримавши диплом інженера-механіка. У цей час він уже працював машиністом. Знакова подія в його житті відбулася навесні 1996 року, коли батько, як старший машиніст тепловоза ЧМЕ-3, передав ключі від локомотива Дмитру. І сьогодні цей локомотив завдяки Равлюкам – кращий у депо за технічним станом і естетичним виглядом. Це – результат сумлінної праці бригад під орудою Дмитра Равлюка.

Немало зусиль доклав він до оформлення наглядного матеріалу цеху експлуатації депо – інформаційних стендів для локомотивних бригад, дільничних режимних карт, діаграм, графіків. Усе це зроблено його руками зі смаком, притаманним художнику.

Специфіка роботи маневрового машиніста – не менш відповідальна, ніж у поїзного механіка. Скільки разів за зміну маневровий причіплює-відчіплює вагони, формуючи склади поїздів? Іноді й не злічити... Літо, несамовита спека розпікає станційні колії. У таких умовах працює машиніст, формуючи поїзди. А взимку навпаки – мороз обпалює обличчя під час роботи на відкритому повітрі. Не всі витримують – слабохарактерні звільняються, а хто всім серцем прикипів до нелегкої, але цікавої роботи машиніста, несуть цю вахту не одне десятиліття.

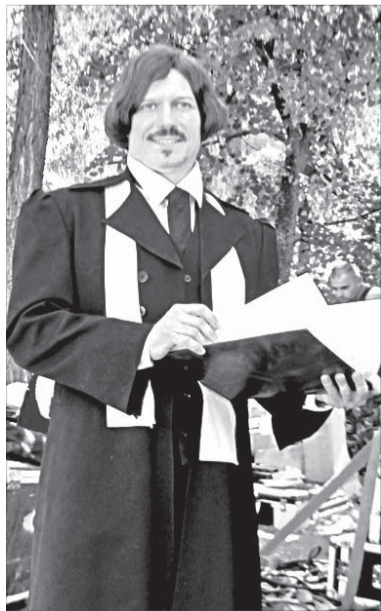
**– Може, маючи класність і володіючи високою технічною ерудицією, варто пересісти на пасажирські локомотиви і мчати зі швидкістю понад 100 км/год., відчувачи опір зустрічного вітру у кабіні тепловоза? –** запитує у Дмитра Равлюка.

– На жаль, із цими думками мусив розпрощатися, бо живу в селі, більш як за 50 км від Чернівців. Тому навіть рік на відповідальній посаді машиніста-інструктора колони минув нелегко. Врешті повернувся на попереднє місце роботи.

Прислужився Дмитро й рідному селу Орілець, де нещодавно селяни збудували каплицю. Разом із батьком Дмитро написав декілька ікон, які передали у храм. Та насамперед батько і син Равлюки – це яскравий приклад вірного служіння професії машиніста, у яку вони вклали душу.

**Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,**  
колишній машиніст, м. Чернівці

## На вокзалі у Миргороді вас зустріне Гоголь



(Закінчення. Поч. на 5 стор.)

**– Чи доводилося Вам, окрім театру, брати участь у зйомках кінофільмів про Миколу Гоголя?**

– Так, полтавська телерадіокомпанія "Лтава" у 2008-му знімала фільм-трилогію "Дороги Гоголя", виконуючи державне замовлення, – розповідає Богдан Чернявський. – Зйомки відбувалися у Москві, Санкт-Петербурзі, у Великих Сорочинцях, трішки недоїхали до Італії, тому зйомки відбулися в Угорщині та Австрії. Вважаю, як для обласної телерадіокомпанії вийшла добра і цікава робота, яку позитивно оцінили кінокритики. У 2009-му році фільм став лауреатом державної премії ім. І. Франка. Того ж року на запрошення росіян ми презентували цей проект у Санкт-Петербурзі.

**– Будучи стільки років в образі Гоголя, чи стали Ви його краще розуміти?**

– Звичайно, що краще і глибше почав його сприймати. Нічого в житті не буває випадково, власне саме завдяки безпосередній участі у дійстві Сорочинського ярмарку став більше читати Гоголя. Крім того, у театрі грав різні ролі у виставах "Ніч перед Різдвом", "Вій", "Ревізор" та інших. Загалом у Полтаві Гоголь став брендом, усюди, куди не поглянеш, присутній Микола Васильович. Працюю я у Полтавському театрі імені Гоголя, магазин навпроти театру називається "Гоголівський", мінеральна вода "Гоголівська", а кожного приїжджого на площі залізничного вокзалу зустрічає Микола Гоголь, і таких пам'ятних місць по всій Полтавщині на честь Миколи Гоголя дуже багато. Але, як не дивно, таке повсюдне використання його імені іноді приховує більш важливі речі у нашому розумінні і ставленні до життя та творчості цього

генія. Тому, щоб таким "брендовим" Гоголь не залишився у моєму серці, щоразу вишукую у його творах щось особливе. Власне повість "Шинель", яку я обрав для своєї дипломної роботи, вважаю дуже яскравим твором. Повість, яка складається із 20 сторінок, є квінтесенцією його ставлення до людини, яку він вивчав усе своє життя. Я б сказав навіть, що це своєрідний маніфест Гоголя.

**– Богдане, думаю, що після нашої розмови читачі газети не лише зацікавляться творами Гоголя, а й захочуть побувати на славнозвісному Сорочинському ярмарку, щоб відчути його неповторну атмосферу, особисто привітатися з Миколою Васильовичем Гоголем.**

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

На фото: актор Богдан Чернявський у ролі Миколи Гоголя на Сорочинському ярмарку