



Опасностей было немало...

Михаил Фёдорович Куприяновский (в будке машиниста)

- Мой отец Михаил Фёдорович тоже выбрал железную дорогу: в 1938 году его приняли в депо Белорецк помощником машиниста, - продолжает Виктор Куприяновский. - Потом была служба в армии и Великая Отечественная война, которую он прошёл от начала и до конца.

После возвращения в Белорецк, в 1946 году, отец начал работать машинистом паровоза. Своей профессии он оставался верен до выхода на заслуженный отдых в 1976 году.

О поездках отец особо не рассказывал, поэтому я мало что знаю о его работе. Но об одном рейсе, ставшем роковым для двух людей, помню, хотя мне тогда было всего семь лет.

Первым паровозом, который должен был перейти с угля на мазут, был К-57, в народе его называли «фриц» (такие паровозы были получены после войны в качестве трофеев из Германии - прим. ред.). Отец должен был принять переоборудованный паровоз в тирлянских мастерских, но не сделал этого, поскольку необходимо было внести некоторые изменения: ёмкость под мазут опустить ниже, сделать внутри неё перегородки и прочее.

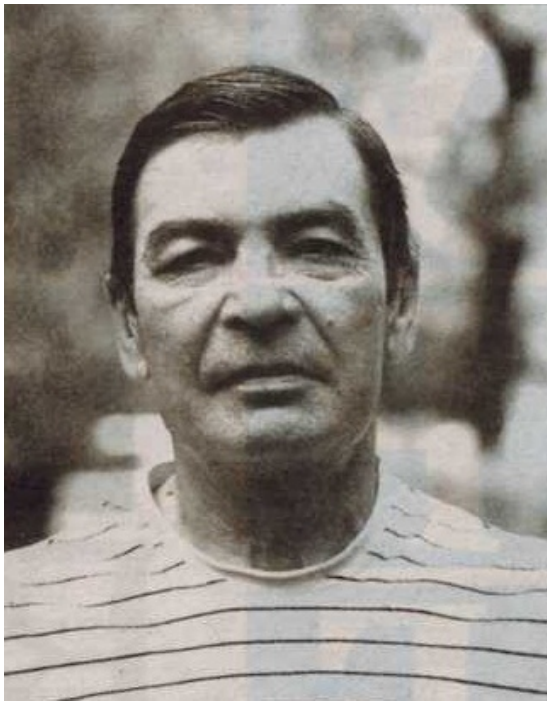
Через некоторое время на этом паровозе отец вместе со своим помощником Ряжевым (к сожалению, не знаю его имени и отчества) и заместителем начальника паровозной службы, инженер-капитаном Георгием Ивановичем Черемных отправился в экспериментальную поездку - в Тукан. Порожняком туда они добрались нормально, а вот обратно шли гружёные. Перед одним из опасных поворотов за регулятор встал Черемных, отец сел на скамейку. Не знаю, что там произошло, но паровоз сошёл с рельсов и полетел под откос. С котла сорвало пароразборную колонку, и пар под давлением рванулся в будку машиниста, где находились люди. Так получилось, что отца спасла толстая занавеска (подобие ватного одеяла), которой отгораживался тендер: голова оказалась между тендером и паровозом, и пар не попал на лицо и в дыхательные пути. Пострадавшие были доставлены в туканскую больницу. Вскоре заместитель начальника паровозной службы и помощник машиниста скончались...

Кстати, о помощнике машиниста Ряжеве я ничего не знаю, а ведь он долгое время работал вместе с моим отцом. Буду рад, если среди читателей «Металлурга» отыщутся родственники этого человека и расскажут о нём.

На железной дороге трудилась и моя мама Галина Куприяновская.

Источник:

Кожевникова, Т. Потомственные железнодорожники. Опасностей было немало... [Текст] : [М. Ф. Куприяновский был машинистом паровоза с 1946 по 1976 гг.] / Т. Кожевникова // Металлург. – 2017. - № 30. – С. 2.



Ритмичный стук колёс по рельсам

Виктор Михайлович Куприяновский

- О железной дороге я мечтал с детства: хотел пойти по стопам отца и стать машинистом паровоза, - улыбается Виктор Куприяновский. - После окончания школы был принят учеником слесаря по ремонту паровозов в депо Белорецк. Позже трудился слесарем, постепенно повышая разряд. Был призван в армию, затем снова устроился на железную дорогу, теперь уже учеником помощника машиниста паровоза. Долгое время работал помощником машиниста, потом стал машинистом, но не паровоза, как отец, а тепловоза.

Первым моим паровозом стал К-55 №711, называемый «маленьким фрицем» или «гансом» (именно его первым перевели с угля на мазут), а машинистом - Виктор Бобылев. За время работы мне довелось поработать со многими

машинистами, к примеру, с Николаем Рябовым, который был не только хорошим железнодорожником, но и прекрасным автомобилистом и мотоциклистом.

В 1975 году я перешёл на станцию Metallургическая, где сначала работал с Анатолием Ёлкиным, потом - с Иваном Козловым, вместе с которым мы перешли на тепловоз ТУ-7.

Интересных случаев на железной дороге было немало - обо всех и не расскажешь. Вот, к примеру, поехали мы весной в Инзер с грузом, предназначенным для строительства «железки» на Карламан (я работал помощником машиниста). За Айгиром увидели, что на железную дорогу произошёл сход снега - это было тогда обычным делом. Я отцепил состав, и машинист Леонид Скороходов пробил паровозом завал, после чего снова подцепили вагоны. Двинулись в путь, однако проехали немного: за очередным поворотом нас ждал полнейший завал, пробивать который мы опасались. Отправили кондуктора в Реветь: позвонить на станцию. Через некоторое время приехала машина, привезла смену паровозной бригаде и людей для расчистки дороги. Позже выяснилось, что мы правильно сделали, что не пытались пробиться: оказалось, на путях под снегом лежал огромный валун. Неизвестно, чем это всё могло бы закончиться. К слову, у меня это была самая длинная поездка - без малого двое суток.

Работа в ЖДЦ запомнилась мне не только поездками, но и звёздно-лыжными эстафетами, в которых мне довелось участвовать, соревнованиями по мотокроссу, празднованиями Дня железнодорожника. Мои дети - сын Александр и дочь Ирина - тоже связали свою жизнь с железной дорогой. Вот такая у нас династия!

Источник:

Кожевникова, Т. Потомственные железнодорожники. Ритмичный стук колес по рельсам [Текст] : [В. М. Куприяновский – машинист тепловоза] / Т. Кожевникова // Metallург. – 2017. - № 30. – С. 2.

С Тамбовщины в Белорецк

- Моему отцу было семь лет, когда он из села Каменка, что в Тамбовской области, приехал в Белорецкий район, - рассказывает ветеран труда БМК Виктор Куприяновский. - Привёз его дядя, Николай Черношейкин. Некоторое время спустя сюда переехали и родители отца. Отмечу, что наши родственники на Тамбовщине были железнодорожниками, поэтому, перебравшись сюда, также пришли на железную дорогу.

Сначала семья деда жила на Катаскине. Отец рассказывал, что казарма, где они поселились, стояла у высокой горы, из-за которой солнце появлялось лишь после обеда. Позже мой дед Фёдор Иванович Куприяновский стал дежурным, а затем и начальником станции Айгир.



Фёдор Иванович Куприяновский

Я застал деда в должности начальника станции. Хорошо помню, как гостил у них и по утрам вставал вместе с дедом на службу. На улице было темно, мы разжигали керосиновую лампу, кипятили самовар, пили чай. Потом он шёл на работу, а я снова нырял в постель - досыпать.

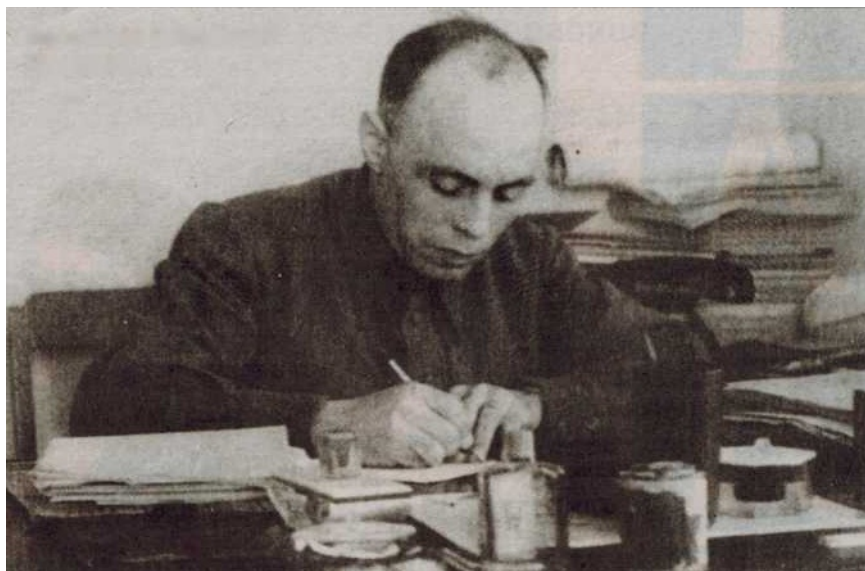
Николай Черношейкин тоже был дежурным, а впоследствии - начальником станции Серменево. Золотой был человек, трудолюбивый! Помимо работы, одевал всю семью - шил пальто. Ему даже заказы поступали, настолько хорошо выходила верхняя одежда. А однажды Николаю довелось попробовать себя в роли акушера: повёз он свою беременную жену Веру на открытой платформе в больницу, а у той в пути роды начались. Пришлось ему ребёнка самому принимать.

Старший сын дяди, Александр, работал машинистом паровоза (после аварии он ушёл с железной дороги), дочь Нина - дежурной на станции Белорецк. Словом, все наши родственники были железнодорожниками.

Источник:

Кожевникова, Т. Потомственные железнодорожники. С Тамбовщины в Белорецк [Текст] : [Ф. И. Куприяновский был дежурным, а затем и начальником станции Айгир] / Т. Кожевникова // Металлург. – 2017. - № 30. – С. 2.

Не мысля себя без работы



Константин Николаевич Пантелеев

- Когда я читала книгу «Империя Белорезцкой железной дороги», то понимала, что многие фамилии - Мясоедов, Симаков, Черемных и другие - мне хорошо знакомы: об этих людях дома часто рассказывал отец, - говорит супруга Виктора Куприяновского Елена Карпушова. - Его имя также упомянуто в книге - инженер технического отдела, инженер-лейтенант Константин Николаевич Пантелеев.

Мы жили на улице Цеховой, куда выходили окна управления ЖДЦ, в том числе и те, что находились в папином кабинете. Он часто задерживался, и мы с сестрой вечерами, видя, что в кабинете горит свет, знали: папа работает. Как только свет потухал, мы бежали к маме с криками «Папа идёт!», чтобы она успела разогреть ужин и накрыть стол к его приходу.

Железной дороге он посвящал всего себя. Часто ночью дома раздавались телефонные звонки - отца вызывали на работу. Даже когда он был уже тяжело болен, просил маму, чтобы она дала ему карандаш и бумагу, и выполнял какие-то чертежи. Мне было десять лет, когда папы не стало. Но я хорошо помню, как он любил свою работу...

Источник:

Кожевникова, Т. Потомственные железнодорожники. Не мысля себя без работы [Текст] : [инженер технического отдела, инженер-лейтенант К. Н. Пантелеев] / Т. Кожевникова // Металлург. – 2017. - № 30. – С. 2.