



С ДНЕМ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА!

Поздравление генерального директора
АО «ВолгаУралТранс» Геннадия Михайловича Третьякова

Уважаемые коллеги!

Примите искренние поздравления с Днем защитника Отечества!

Этот праздник хранит память о героизме российских солдат и офицеров, их славных боевых подвигах, которые навсегда останутся для всех нас примером доблести, мужества и любви к своей земле. Сменяются эпохи, но славные традиции российского воинства – патриотизм, верность долгу, личная честь и достоинство – бережно передаются из поколения в поколение. Мы по праву гордимся историей нашей великой державы, людьми, которые посвятили свою жизнь служению Отчизне, защите ее суверенитета, безопасности национальных интересов.

Крепкого вам здоровья, мирного неба над головой, здоровья и благополучия вам и вашим близким.

КОЛЕСО ИСТОРИИ

На вопрос, есть ли в нашей стране праздник, история которого была бы непосредственной частью ее прошлого, настоящего и будущего, можно смело отвечать, что этот праздник – Двадцать третье февраля. Сегодня его считают чуть ли не аналогом Восьмого марта, имеющим лицо настоящего мужчины. На самом же деле история 23 Февраля – история праздника, прошедшего вместе со всей страной революцию, Великую Отечественную, становление советского государства, а также возврат к исконно русским традициям. Одним словом, Двадцать третье февраля – праздник Мужчин с большой буквы, готовых в любую секунду стать стеной на пути малейшей опасности. В преддверии праздника Дня защитника Отечества редакция нашей корпоративной газеты решила разместить статью директора Музея истории Куйбышевской железной дороги Ю. В. Менчика о легендарном Борисе Саламбекове.

ГЕНЕРАЛ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

К 110-летию со дня рождения легендарного Бориса Саламбекова

В 2017 году отрасль отметила 180-летие железных дорог России.

За этот период произошел громадный технический прогресс железнодорожного транспорта.

Но особый интерес вызывают люди-железнодорожники, которые своим трудом обеспечили деятельность ж/д транспорта в целом и на нашей железной дороге в частности.

Сегодня речь пойдет о человеке необычайной судьбы Саламбекове Борисе Константиновиче.

Б. К. Саламбеков родился 25 декабря 1907 года в Тбилиси в армянской семье. Его отец работал счетоводом в администрации города, мама ушла из жизни, когда Борису было полтора года.

В 16 лет, еще учась в школе, он устраивается посыльным в Народный комиссариат

финансов Грузии. Через год поступает в промышленно-экономический техникум, который заканчивает в 1926 году. Затем работает в Тбилиском паровозном депо помощником машиниста паровоза.

В 1930 г. поступает в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта имени Я. Э. Рудзутака на механический факультет. Среди преподавателей было много ученых с мировым именем: Я. М. Гаккель, А. В. Лебедев, А. В. Ливеровский, Г. П. Передерий и др.

Борис Константинович учился хорошо. Производственную практику проходил в паровозных депо Октябрьской и Закавказской железных дорог.

В 1932 году женился на землячке, студентке ЛИИЖТа Магдалине Есаян.

После окончания института в 1935 году распределен на Октябрьскую железную дорогу. Работает мастером, инженером, а в конце 1937 года – начальником паровозного депо Ленинград-Пассажирский-Московский.

Сразу после назначения начальником депо Борис Константинович вплотную занялся решением задачи сокращения времени простоя паровозов в подъемном ремонте.

И уже 9 октября 1938 года нарком путей сообщения Л. М. Каганович подписал приказ о награждении группы новаторов значками «Почетному железнодорожнику», в их число вошел и Б. К. Саламбеков. Его наградили за «образцовую организацию подъемного ремонта паровозов, введение в этой области нового метода ремонта, сокращающего простои паровозов на подъемке вдвое ниже нормы, за хорошее руководство стахановским движением».

В мае 1939 г. Б. К. Саламбекова выдвинули на должность заместителя начальника Октябрьской дороги. В том же году за большие достижения в работе он был награжден орденом Ленина.

Вроде жизнь наладилась, но грянула вой-

на. С самого начала Великой Отечественной войны Октябрьская дорога стала прифронтовой. Начались налеты и на главный ход Ленинград – Москва. 25 июля более 100 самолетов в течение нескольких часов бомбили важную узловую станцию Бологое, что привело к огромному разрушению пути, станционного хозяйства и жертвам среди железнодорожников.

Оборона Ленинграда вошла в историю Великой Отечественной войны как одна из самых героических ее страниц.

Не сумев захватить город штурмом, гитлеровцы решили взять его измором.

В блокадном городе осталось около 3 млн человек, в том числе 400 тысяч детей.

Для защиты города была создана Южная группа управления Октябрьской дорогой с центром в Бологом. Возглавил группу Б. К. Саламбеков. После разрушения моста через Волхов путь в Ленинград оказался закрытым.

Осенью 1941 г. запасы продовольствия в Ленинграде значительно снизились. Рабочим по карточкам выдавали 300 гр. хлеба, остальному населению – по 150 гр. в день.

Государственный Комитет Оборона постановлением от 11 января 1942 г. обязал НКПС в месячный срок построить железнодорожную линию от станции Войбокало до мыса Коса в Ладожском озере.

Строительством и охраной объекта занимались 9 и 11 железнодорожные бригады.

(Кстати, после войны 9 бригада железнодорожников была передислоцирована в г. Куйбышев. Сейчас по ул. Литвинова, где расположен Поволжский музей ж/д техники, в институте открыт и музей 9-й бригады.)

5 февраля по перегону Войбокало – Лаврово прошел первый поезд с продовольствием. 10 февраля уложили путь до Кобоны, а 16 февраля открылось движение поездов по всей 34-километровой линии.

Новая железнодорожная линия позволила



значительно увеличить объемы перевозок по ледовой «Дороге жизни».

Железнодорожным движением руководил начальник Октябрьской дороги Б. К. Саламбеков. Была также организована паромная переправа, эксплуатация которой была возложена на 9-ю железнодорожную бригаду.

Из Ленинграда было эвакуировано 133 крупных предприятия и 13 конструкторских бюро, а также вывезено в тыловые районы страны 1 млн 743 тыс. человек.

В условиях блокады начальник дороги пользовался огромным авторитетом как у железнодорожников, так и у жителей города.

Были случаи, когда от горящего состава отделяли неповрежденные вагоны, и Б. К. Саламбеков, работая машинистом, спасал ценные грузы. Совместно с женой заготовил 8 кубометров дров, необходимых для отопления служебных помещений и жилья.

Продолжение на стр. 2



5 ноября 1943 г. «За исключительные заслуги перед государством в деле обеспечения перевозок для фронта и выдающиеся достижения железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Б. К. Саламбекову присвоено звание Героя Социалистического Труда.

После прорыва блокады Ленинграда НКПС назначает его своим уполномоченным по обеспечению продвижения поездов на Московско-Киевской, Южной и Юго-Западной дорогах.

После войны в июне 1946 г. Б. К. Саламбеков назначается начальником только что созданного Северо-Западного округа. В него входило 9 дорог, в том числе и Октябрьская магистраль. Он избран депутатом Верховного Совета СССР. В течение года работы в округе Саламбеков показал себя крупным организатором по восстановлению народного хозяйства.

В июне 1947 г. возникла необходимость укрепить руководство Приволжского округа железных дорог. Министр путей сообщения

ЦК ВКП(б) было принято постановление «Об антипартийных действиях члена ЦК ВКП(б) т. Кузнецова А. А. и кандидатов в члены ЦК ВКП(б) т. Родионова М. И. и Попкова П. С.». Летом того же года начался новый этап разработки «Ленинградского дела», в котором обвинялись руководители Ленинградской областной партийной организации в контрреволюционной деятельности. В августе в Москве, в кабинете Г. М. Маленкова, без санкции прокурора были арестованы А. А. Кузнецов, П. С. Попков, М. И. Родионов, П. Г. Лазутин (председатель Ленгорисполкома).

27 октября 1949 г. арестовали Н. А. Вознесенского – заместителя председателя СНК СССР.

29-30 сентября 1950 г. в Ленинграде состоялся судебный процесс по делу Н. А. Вознесенского, А. А. Кузнецова и других.

1 октября был оглашен приговор, по которому Н. А. Вознесенский, А. А. Кузнецов, М. И. Родионов, П. С. Попков, Капустин Я. Ф., Лазутин П. Г. были осуждены к расстрелу. В

женером Фаянсовского отделения дороги.

Его высокое звание и большой опыт руководящей деятельности не мешали ему работать в рамках отделения дороги. Он по-прежнему оставался дисциплинированным, требовательным к себе и подчиненным.

По его инициативе в отделении организовали кольцевую езду локомотивов, что позволило значительно ускорить их оборот.

Под руководством Б. К. Саламбекова в отделении начали применять вождение тяжёловесных поездов. Он лично разработал инструкцию для локомотивных бригад, сам проводил опытные поездки.

Как главному инженеру ему приходилось часто выезжать на линию, встречаться с коллективами депо, станций – решать возникающие проблемы.

Он часто выступал с лекциями, докладами, не забывал и героическую работу ленинградских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны.

И как следствие коллектив Фаянсовского отделения обратился к руководству МПС о выдвижении Б. К. Саламбекова на более высокую руководящую должность.

9 февраля 1954 г. Б. К. Саламбеков назначен первым заместителем начальника Омской дороги.

И здесь он с головой окунулся в проблемы, стоящие перед Омской магистралью. Одной из первых задач стала реконструкция пути, перевод его на щебеночный балласт. Пригодился его военный опыт на Октябрьской ж/д. Несмотря на огромные трудности, задача стала успешно решаться.

В августе 1957 г. по согласованию с ЦК КПСС Б. К. Саламбеков назначен начальником Омской ж/д. Это совпало с внедрением на дороге новых видов тяги – тепловозной и электрической. Началась техническая реконструкция транспорта. И на этот раз Борис Константинович показал личный пример. Он становится студентом Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта. Через два года на отлично защищает дипломный проект и получает квалификацию инженера путей сообщения – электромеханика.

Во время работы на Омской ж/д Борис Константинович пользуется авторитетом и уважением в коллективе дороги.

Он избирается членом обкома КПСС, депутатом областного совета, делегатом XXI съезда КПСС.

Дорога была награждена дипломом первой

степени ВДНХ СССР, а Б. К. Саламбеков – большой золотой медалью ВДНХ.

Постановлением Президиума Верховного Совета СССР он награжден орденом Ленина. Весной 1960 г. министр путей сообщения Бещев Б. П. обращается в ЦК КПСС с просьбой назначить Б. К. Саламбекова начальником Красноярской ж/д. Назначение состоялось.

В мае 1961 г. по постановлению Совета Министров СССР было проведено укрупнение дорог. Красноярскую и Восточно-Сибирскую объединили в одну Восточно-Сибирскую ж/д, начальником дороги назначен Б. К. Саламбеков.

В апреле 1964 г. Б. К. Саламбеков назначен начальником Главного управления вагонного хозяйства.

И вскоре вновь засиял талантливый руководитель. При нем вводится новый метод ремонта вагонов, разработанный в вагонном депо Москва – «ремонт вагонов на автоматической линии».

Увеличилась программа ремонта без дополнительной рабочей силы. Внедряются и другие новшества в вагонном хозяйстве.

В 1968 г. Борис Константинович по состоянию здоровья оставил работу в Министерстве путей сообщения.

Являясь персональным пенсионером союзного значения, он продолжил работу во Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта. Большой вклад Б. К. Саламбекова в развитие железнодорожного транспорта страны отмечен 18 государственными наградами.

В их числе звание Героя Социалистического Труда, три ордена Ленина, орден Отечественной войны I степени, два ордена Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почета», 10 медалей. Б. К. Саламбеков награжден тремя знаками «Почетному железнодорожнику» и двумя золотыми медалями ВДНХ.

Умер Борис Константинович 1 июля 1978 года. Он жил на даче в Рублево. Утром по дороге к реке упал и умер от разрыва сердца. Это был пятый инфаркт.

В завершение рассказа о жизни и деятельности Б. К. Саламбекова хочется привести высказывание В. Г. Белинского: «У всякого человека есть своя история, а в истории свои критические моменты; и о человеке можно судить, только смотря по тому, как он действовал и каким он являлся в эти моменты, когда на весах лежали его и жизнь, и честь, и счастье».

Борис Константинович сохранил и честь, и достоинство.

Директор музея Ю. В. Менчик

В расстрельном списке значился и Саламбеков, но благодаря вмешательству Сталина герой обороны Ленинграда отделался только четырьмя годами заточения

И. В. Ковалев направил письмо секретарю ЦК ВКП(б) А. А. Кузнецову с просьбой утвердить Б. К. Саламбекова начальником этого округа.

В Приволжский округ входили дороги: им. В. В. Куйбышева, Казанская, Оренбургская, Рязано-Уральская, а с 1949 г. – Уфимская ж/д.

В 1947-49 гг. на дорогах округа была проведена значительная работа по техническому оснащению и укреплению хозяйства.

Был построен 21 новый мост, развиты важнейшие нефтеналивные станции, перевыполнены планы пятилетки по отправлению грузов, особенно нефтепродуктов. Постановлением Совета Министров СССР Б. К. Саламбеков в сентябре 1948 командирован в Донецкий округ железных дорог для оказания помощи по выполнению планов отгрузки угля, леса и металлургического сырья.

25 мая 1949 года постановлением Совета Министров СССР Б. К. Саламбекову присвоено звание генерал-директора тяги I ранга, он избирается членом Куйбышевского обкома ВКП(б) и депутатом областного Совета.

В эти годы Борис Константинович не порывал своих связей с Ленинградом. Он выезжал туда для встреч с избирателями по Выборгскому округу.

15 февраля 1949 г. на заседании Политбюро

тот же день приговор привели в исполнение.

По некоторым сведениям, Б. К. Саламбеков был включен в «расстрельный список» частных к так называемому «Ленинградскому делу», но когда его показали И. В. Сталину, он вспомнил о заслугах Саламбекова по обеспечению Ленинграда и Ленинградского фронта в дни блокады и вычеркнул его фамилию из списка.

В июле 1950 г. решением Комитета Партийного Контроля «за ряд грубых хозяйственных ошибок, допущенных в период работы в Ленинграде» Б. К. Саламбеков был переведен из членов КПСС в кандидаты партии. Тогда же его освободили от должности начальника Приволжского округа железных дорог и назначили главным инженером Фаянсовского отделения Московско-Киевской железной дороги.

Арестам Борис Константинович не подвергался. В эти трудные дни его поддержали первый секретарь Куйбышевского обкома партии А. М. Пузанов и министр путей сообщения Б. П. Бещев.

В январе 1952 г. Б. К. Саламбеков вновь принят в члены партии «с восстановлением партийного стажа».

Три с половиной года, до 9 февраля 1954 г., он добросовестно трудился главным ин-

Компания в лицах

Судьбу не обманешь!



Сегодня на страницах газеты мы хотели бы поделиться с читателями историей жизни двух замечательных машинистов – Попкова Александра Георгиевича и Петропавлова Юрия Владимировича, которые, как случайно выяснилось, пришли устраиваться на работу в Куйбышевское ППЖТ в один день, в далеком 1985 году. И, как показало время, сделали пра-

вильный выбор в жизни или просто прислушались к голосу судьбы, выбрав профессию машиниста.

Попков Александр Георгиевич совсем недавно ушел на заслуженный отдых, и поэтому для взятия интервью мы с водителем Сашей Клиценко поехали в поселок Алексеевка, к месту проживания нашего героя. Благодаря навигатору нам удалось быстро найти нужный дом. Я позвонила в домофон, который почему-то не сработал. Набрав Александра Георгиевича по телефону, в одну секунду получила ответ, что хозяйин спустится встретит нас. Не прошло и 5 минут, как дверь нам открыл человек невысокого роста, довольно крепкого телосложения и, как мне показалось, очень шустрый, потому что он быстро побежал вверх по лестнице, указывая дорогу к своей квартире. Состоявшееся уже воочию знакомство убедило меня, что Александр Георгиевич выглядит моложе своих лет. Пригласив в комнату и предложив чая, Александр Георгиевич начал отвечать на мои вопросы вначале неохотно, а потом, когда речь зашла о самой работе машиниста, очень оживленно, с искорками в глазах.

Ни для кого не секрет, что работа занимает большую часть нашего времени. В работе мы

проявляем свои способности, выражаем себя. Чтобы она доставляла удовольствие, нужно сделать правильный выбор и трудиться с энтузиазмом. Именно так проработал многие годы один из наших героев.

Попков Александр Георгиевич родился 16 марта 1950 года в городе Бузулуке Оренбургской области. Отец, Георгий Александрович, был военным летчиком, мама, Вера Михайловна, работала детским врачом. Маленький Саша, видя перед собой пример отца, мечтал стать только летчиком. Повзрослев, Саша серьезно увлекся спортом, особенно ему нравился баскетбол. Кстати сказать, увидев Александра Георгиевича, даже не подумаешь, что он при своем росте 164 см мог серьезно заниматься этим видом спорта, но факт остается фактом. После 8 класса, когда пришло время выбора профессии, Саша вдруг неожиданно для себя выбирает Куйбышевский гидротехнический техникум. «Мне показалось на тот момент, – рассказывает в своем интервью Александр Георгиевич, – что энергетика – базовая отрасль народнохозяйственного комплекса нашей страны и региона. Она пронизывала и давала импульс развитию всех остальных отраслей и всех сторон жизни общества. Энергетика была, есть и будет всегда». К слову сказать, профессии и специальности этой отрасли от-

носятся к числу самых популярных и востребованных и в наше время.

Но, как говорится, судьбу не обманешь! Завалив экзамены при поступлении в гидротехнический техникум, Александр по совету друга решил пойти в Куйбышевский железнодорожный техникум. «Ты спортсмен, тебя по-любому возьмут!» – успокоил друг. «Как в воду глядел, – вспоминает Александр Георгиевич, – и вправду взяли, несмотря на шероховатости при сдаче экзаменов». Началась интересная студенческая жизнь, с новыми знакомствами, освоением новых знаний, связанных с железной дорогой. В те годы Саша познакомился с Добровольским Павлом, жили в одном общежитии на Вологодской улице, а на каникулах подрабатывали проводниками на пассажирских поездах, следующих в Джалал-Абад и Душанбе. Так и пролетели яркие, запоминающиеся годы учебы. А после была служба в армии. С осени 1970 года Александр служит в Домодедовском районе под Москвой специалистом по ракетному топливу. «На приемном пункте спросили, что я больше люблю – технику или бумаги, – рассказывает Александр Георгиевич. – Я ответил, что технику люблю, вот меня и определили в лабораторию контроля качества ракетного топлива. Надо сказать, что служба в этой лаборатории была



интересной, но, к сожалению, одной из вредных, очень токсичными были пары топлива, которое мы брали на анализ, поэтому соблюдение мер безопасности было на первом месте. С нами, молодыми солдатами, провели инструктаж, всему обучили, и мы старались следовать четко всем инструкциям. Кроме того, за вредность получали дополнительное питание: масло, яйца, даже конфеты. Так пролетели 2 года службы, которые, конечно, многое дали мне, да и коллектив лаборатории попался очень хороший, сдружились, работали слаженно, а это немаловажно».

Вернувшись из армии, Александр устраивается помощником машиниста в депо им. Кржижановского, знакомство с которым состоялось еще в техникуме на практике, поэтому возвращение было легким. Вот тут и началась работа, которая затянула Александра Георгиевича на долгие годы.

Получив права машиниста, Попков встает за штурвал пассажирского поезда и начинает возить пассажиров по просторам России. А в 1985 году судьба привела его в Куйбышевское ППЖТ, так тогда называлась наша компания. Здесь он проработал до 2016 года – 31 год! Срок немалый, немногие люди смогут отработать такое длительное время на одном месте, а он смог. И сейчас, будучи на заслуженном отдыхе, Александр Георгиевич, улыбаясь, говорит: «Да я и сейчас работать могу, я же спортсмен! Здоровье позволяет». Каждый день совершая в любую погоду утренние пробежки в свои 68 лет, он все еще думает о недавней работе, даже сны все еще снятся именно о ней. Видимо, непросто, проработав столько лет, просто сесть дома у телевизора. Но Александр Георгиевич, к моему удивлению, очень многое может рассказать не только о своей профессии, но и о делах, проходящих сегодня в компании. Его неподдельный интерес все еще помогает ему удерживать в памяти незабываемые славные годы работы машинистом. На вопрос «Где вам работалось лучше?» Попков ответил, что в ППЖТ всегда была стабильная работа, было очень много клиентов, он работал в Самарском эксплуатационном районе (теперь Самарский региональный транспортный комплекс), подавал вагоны и на гипсовый комбинат, и на «Метрострой-Самара», и недолгое время даже на

ЦСКБ «Прогресс». Платили исправно, зарплата была хорошая.

«Раньше, в советские времена, работать было очень интересно, приходишь на работу – и 12 часов смены пролетают как 5 часов. Появляется окно в работе с клиентами – занимаешься тепловозом, уход за ним должный нужен! Когда в 1985 году я ушел из депо Кржижановского, меня бывшие коллеги все допытывали, что я нашел в этом ППЖТ. А я им отвечал, что работа в ППЖТ мне очень нравится. Может быть, из-за отсутствия этих сеток-графиков, как на пассажирском транспорте, когда приходишь на смену, получаешь маршрутный лист у дежурного по депо, принимаешь электровоз и едешь, например, на Дальний Восток на 197 поезде, через сутки получаешь уже другой поезд и другой маршрут. Раньше ездили три поездки подряд, а потом давался выходной. За 10 минут на стоянке, принимая электровоз, предусмотренный по графику, сменная бригада производила осмотр механической, электрической частей и зарядку скоростемера. Работа очень напряженная, ответственная. По сути, ты ведешь поезд с вагонами, в которых сидят люди, доверившие тебе свои жизни. Маневровая работа в «ВолгаУралТрансе» тоже очень ответственна, здесь не пассажиры за спиной, но тоже вагоны, груз, клиенты, да и люди рядом. Соблюдение техники безопасности необходимо везде. Рациональная организация маневров во многом определяет успешную работу станций, уровень их перерабатывающей способности и выполнение основного качественного показателя – затрат времени на обработку вагонов. Поэтому, работая в команде своей маневровой бригады, чувствуешь ответственность за свою работу, стараешься не подвести своих коллег».

Бывший начальник Самарского регионального транспорта, а ныне советник генерального директора Лобанов Владимир Михайлович вспоминает о своем сотруднике следующее: «За время своей трудовой деятельности в должности машиниста тепловоза Попков Александр Георгиевич проявил себя как высококвалифицированный специалист. Окончив Куйбышевский железнодорожный техникум и получив закладку на Куйбышевской железной дороге, в то время входившей в МПС СССР, Попков работал на самом от-

ветственном участке предприятия, станции Самарка, имевшей самую большую грузонапряженность и протяженность ж/д путей. За время работы в акционерном обществе Александр Георгиевич подготовил не один десяток составителей поездов и машинистов тепловозов. Это был человек, которому можно было поручить самое ответственное задание, учитывая безукоризненную дисциплину и ответственность».

Для каждого человека работа является неотъемлемой важной частью жизни, которая как способствует реализации себя в трудовой деятельности, так и отвечает за стабильное финансовое положение. И порой бывает так, что люди, работающие с утра до вечера, испытывают дискомфорт от того, что в их коллективе отношения между сотрудниками оставляют желать лучшего. Отсюда и низкая работоспособность, и напряженный психологический климат в коллективе. Александру Георгиевичу за 31 год пришлось поработать со многими людьми, и, видимо, благодаря его легкому характеру в его отношениях с коллегами не было серьезных ссор и разногласий ни с одним из них. «Со всеми были рабочие отношения, – вспоминает Попков, – с некоторыми даже дружеские, а как без этого? Мне кажется, раньше между людьми были другие отношения, более добрые, более открытые, не было той конкуренции, которая потрошила всех сейчас. Встречаясь на технической учебе, в перерывах мы могли поговорить о спорте, о рыбалке, о детях, сейчас все стало по-другому. У нас на Самарке праздник был так праздник! Весело, душевно, искренне! Именно на таких мероприятиях узнавали друг друга лучше, в неформальной обстановке с шутками, прибаутками коллектив становился дружнее, а коллектив у нас тогда и вправду был дружный, всем на зависть. Хорошие были времена! Да что говорить, раньше и отношение к машинистам было другое, более уважительное, чем теперь. Профессия машиниста всегда была востребована и высокооплачиваемая, к машинистам всегда относились с большим уважением».

Очередной выпуск корпоративной газеты выходит в канун праздника Дня защитника Отечества, и мне было интересно узнать, что значит этот праздник для нашего интервьюируемого. «Когда я был маленький, – вспоми-



нал Александр Георгиевич, – моя мама, врач по профессии, меня всегда пугала, что я не пойду в армию из-за плоскостопия. Тогда несмышляшка меня это сильно расстраивало, а когда вырос и сам прочитал про это самое плоскостопие, очень долго смеялся. Для меня это святой праздник, мы все живем в этом Отечестве, и поэтому каждый мужчина должен выполнить свой долг перед ним – отслужить в рядах Российской армии, защитить свой дом, семью».

В конце разговора я попросила Александра Георгиевича показать свои награды. Сначала поскромничав, очень неохотно доставал он из ящика шкафа папку с грамотами и благодарностями, но потом, оживившись, вдруг вспомнил про фото с генеральным директором Третьяковым Г. М., быстро начал искать его, но, к сожалению, не нашел и долго сетовал на это. А вот маленькую коробочку с красным бархатом, на котором лежал нагрудный знак «Почетный работник промышленного транспорта» Александр Георгиевич показал. Удалось увидеть и благодарность Министерства транспорта Российской Федерации (1999 г.), и диплом «Лучший по профессии» (2011 г.), и многое другое.

Сейчас Александр Георгиевич, находясь на заслуженном отдыхе, летом пропадает на даче, благо она рядом с домом, а зимой помогает жене по хозяйству и сыну с семьей, смотрит телевизор, общается с бывшими коллегами, не забывает про утренние пробежки и часто вспоминает свою любимую работу.

Если бы мне сказали начать жизнь заново, я не стал бы менять ее



Говорят, что каждый человек счастлив по-своему. Юрий Владимирович Петропавлов, машинист 2 класса Самарского регионального комплекса, счастлив потому, что у него есть хорошая семья: любящая жена, которая на протяжении всех лет совместной жизни остается для него «самым надежным тылом»; сын, сноха и внучка. Счастлив он и потому, что каждый раз, идя на работу, испытывает удовлетворение от уже достигнутых результатов и радость предвкушения нового плодотворного рабочего дня. Как вы успели догадаться, речь в нашей статье пойдет именно о Юрии Владимировиче. В нашу компанию, тогда еще Куйбышевское ППЖТ, Петропавлов Юрий

пришел в 1985 году и до сих пор работает машинистом.

Родился Юрий 20 октября 1962 года в поселке Алексеевка Кинельского района. Мама Мария Емельянова работала гальваником сначала на Авиационном заводе, а позже на заводе «Металлист». Родной отец Юрия умер, когда мальчику было 18 дней, и поэтому, естественно, он его не помнит, а вот человека, который воспитал нашего героя, он заслуженно называет папой. Это Виктор Александрович Модин.

Школьные годы для Юры пролетели быстро и незаметно, ему удавалось очень легко усваивать школьную программу, учился Юра в основном на отлично. Лишь однажды появилась тройка на экзамене по физике, и то, как сознался Юрий Владимирович, по глупости. «Мне достаточно было прослушать урок, чтобы на втором уже быстро сделать домашнее задание предыдущего», – признается Петропавлов.

С такими способностями наш герой, окончив школу, поступил в Саратовское высшее военное командно-инженерное училище ракетных войск. Но бросил, решив, что это не его. Затем была армия. Именно там, в армии, в «учебке» на Кряжу, и решилась его судьба. «Поподметал немного дорожки в учебке и, однажды увидев газету о том, что железнодорожное училище ТУ-28 набирает помощников машинистов, сразу решил, что пойду именно туда. Даже не знаю, что-то шелкнуло внутри, отец часто брал меня на тепловоз, для мальчишки это было не то что здорово, а почетно, многие сверстники даже завидовали мне. А

я, находясь у отца в кабине, не раз полностью видел дорогу почти глазами машиниста, ощущение было неописуемое. Помню, все думал: «Только бы не закричать громко от удивленного!» Видимо, этот опыт и подтолкнул меня в железнодорожное училище. Да еще дед был железнодорожником. Все так и сложилось – какой там военный инженер?» (Смеется.)

«В 1983 году, окончив училище, пошел в депо им. Кржижановского и устроился помощником машиниста, тут и затянуло! Я работал в паре с Лебедевым Алексеем Михайловичем – замечательный машинист, много чего мне передал из опыта своей работы, он, кстати, до сих пор, хоть и на пенсии, но работает в Чапаевске. А тогда мы с ним работали в депо Кржижановского. Не знаю точно, как получился факт передачи от МПС в ППЖТ двух локомотивов и десяти человек в 1985 году, но это произошло. Так я и оказался в Куйбышевском ППЖТ. Честно скажу, что Плетнев В. А., начальник депо Кржижановского в те годы, не отпускал меня. («Как же так? Мы тебя растили, растили, а ты раз – и сбегаешь от нас?») Кстати, еще при Плетневе я окончил курсы при депо и получил права машиниста. Но я на тот момент дал согласие начальнику депо Куйбышевского ППЖТ Александру Ивановичу Борисову, что перейду работать к нему. Замечательный человек, старенький уже стал, но если встречаемся, всегда узнает меня. Дай Бог ему доброго здоровья! Отработав положенные две недели у Плетнева, я со спокойной душой пришел сюда и вот уже тридцать третий год работаю. Время пролетело очень быстро, как один день. Иногда думаю: почему же я пере-

шел? На тот момент молодой же был, наверное, стадное чувство сыграло свою роль, пошел, как теленок на веревочке, за Лебедевым (смеется), кстати сказать, он на тринадцать лет старше меня. Молодец, Алексей Михайлович, трудяга!»

На вопрос, не пожалел ли он, что стал машинистом, Юрий ответил так: «Нет, не пожалел. Люблю свою работу, интересно мне. Вот то, что учебу бросил в свое время – поступал в политехнический институт, – наверное, жалею, хотя в начальники никогда не стремился, у каждого из нас своя дорога в жизни, я, к счастью, нашел свою нишу».

Продолжая свой рассказ о профессии, Юрий Владимирович обмолвился, что его профессия является творческой. Данное высказывание потребовало разъяснений, и собеседник с удовольствием их предоставил. «Ну как же не творческая?! – оживился Юрий Владимирович. – Получая задание, я в голове рисую себе картинку, план своей работы: как заехать, куда заехать, где, что перекинуть, чтобы солярку сэкономить, чтобы все сделать быстро, оперативно, от нас это всегда требуется. Контроль над дизельным топливом очень дисциплинирует машиниста. Он думает, как построить свой маршрут более эффективно. Когда так работаешь, даже не замечаешь, как пролетают часы работы. Я думаю, хорошо, что я так называемый транспортник-движенец. Все время на ногах, некогда на месте посидеть. Не раз приходилось слышать от сотрудников, которые с неохотой идут на работу: «Не хочется, ноги не идут». А мне повезло,



каждый раз иду на работу с радостью в душе, с интересом, с желанием еще что-нибудь придумать, усовершенствовать процесс своей работы. На Самарке работаю почти всю свою жизнь, знаю, как говорится, каждую шпалу, каждую стрелку».

Несмотря на такие выдающиеся способности в своем деле, Юрий Владимирович отрицает наличие у него математического склада ума, поясняя, что «все со временем научаешься, было бы желание».

Про своих коллег-составителей Юрий Владимирович говорит, что за время его работы в нашей компании ему пришлось поработать с большим количеством составителей – человек сорок, – но из всех Петропавлов-старший может выделить всего человека три, с которыми работало, «как говорится, на одной волне».

Рассказывая читателям о машинисте Петропавлове, хотелось бы также чуть ближе узнать его как личность. Как бы мы ни относились к работе, у каждого из нас есть еще и другие грани личности, другие обязанности, какие-то цели, интересы. Вот что Юрий Владимирович рассказывает о себе: «Вы хотите узнать про мое кредо в жизни? Оно очень простое: желай людям добра. Поэт Алексей Скай в своем стихотворении «Бумеранг добра» точно описал это.

Бывает, что оказываюсь свидетелем каких-то конфликтных ситуаций на работе или в семье. Где не бывает? Это жизнь. Стараюсь объяснить обеим сторонам то, что они получают в итоге конфликта. Любое действие имеет конечное действие. Бывает так, что кто-то уверен, что победил в конфликте, и совсем не задумывается, а что будет завтра, он даже не задумывается, чем эта победа обернется для него спустя некоторое время. А жаль, многих ошибок в жизни можно было бы избежать,

если на полную включить свой разум, а не раздутые амбиции, которых у нас у всех хватает.

Еще люблю каждое дело выполнять как положено, не знаю почему, но так привык. Видимо, понимал изначально, что это и есть шаг к достижению определенных целей. Для меня имеет значение отношение к тебе людей, понимаю, что всем хорошим не будешь, но все же приятно, когда вслед тебе улыбаются, а не посылают какие-то энергетические черные стрелы (смеется). У меня с детства было острое чувство справедливости, из трудовой семьи вышел. Характер был взрывной, многое делал по юности импульсивно, необдуманно. С возрастом начал уметь, наверное, как и каждый человек. Но самое значимое переосмысление жизни произошло в 2006 году в Израиле.

Мы тогда поехали с женой на экскурсию в Иерусалим. Когда я зашел в Храм и увидел гроб Господень, на меня что-то так накатило, начало давить. Я стоял, глубоко погруженный в себя, и слушал едва понятные слова экскурсовода о божественной жизни, об осмысленности мировой жизни, о том, что абсолютной основой ее был не слепой случай, не тьма неведения, а Бог как вечная твердыня, вечная жизнь, абсолютное благо и всеобъемлющий свет разума. В голове мелькали обрывки знаний, когда-то полученных мной, а теперь вдруг неожиданно всплывших и почему-то понятых. Я осознавал... что мы, люди, несмотря на все наше бессилие, на слепоту и губительность наших страстей, на случайность и краткосрочность нашей жизни, были не только «творениями» Бога, не только глиняной посудой, которую лепит по своему произволу горшечник, и даже не только «рабами» Бога, исполняющими Его волю подневольно и только для Него, но и свободными участниками и причастника-

ми самой божественной жизни. Важно, чтобы, служа Ему, мы в этом служении не угасали и не изнурили своей собственной жизни, а, напротив, ее утверждали, обогащали и просветляли. И это служение должно быть истинным хлебом насущным и истинной водой, утоляющей нас. Именно тогда отпал вопрос, мучивший меня, как и любого другого человека, о смысле жизни. Для того, чтобы жизнь имела смысл, необходимы два условия: существование Бога и наша собственная причастность Ему, достижимость для нас жизни в Боге.

Неизгладимое впечатление произвела на меня эта поездка, словами даже не опишешь».

После такого глубокого воспоминания было очень сложно перейти к другой теме, но Юрий Владимирович оказался человеком понимающим, гибким, поэтому интервью продолжилось, и разговор снова переключился на армию.

«Не знаю, как для кого, а мне армия была просто необходима. Она дала мне тот толчок взросления личности, который некоторые не получают и в 40 лет, не пройдя армейскую школу. Именно там становишься настоящим мужчиной. Быстро освоив военную специальность, я стал обучать молодых бойцов. Помогал им осваивать воинские навыки: стрелять, бегать, нести караульную службу, строго выполнять воинский Устав. (Наш герой закончил службу в должности заместителя командира взвода в звании старшего сержанта.) Дед-фронтовик спрашивал меня: «Юра, как ты командовал?» – а я отвечал: «Да не знаю, дед, так и командовал» (смеется).

На уже затронутый в начале беседы вопрос о несостоявшейся учебе Юрий пояснил, что в свое время решил попробовать силы в поступлении в Куйбышевский политехнический институт. Везунчик с детства, особенно в учебной сфере, он и эту планку взял с легкостью, но, отучившись совсем немного, вынужден был забросить учебу, так как появился маленький сын Владимир, который стал занимать большую часть свободного времени папы. Новоиспеченный папа был на седьмом небе от счастья рождения наследника. Может быть, именно отцовская любовь помогла сыну вначале освоить мастерство футболиста, а потом прийти в компанию, где работает отец, и пройти небольшой, но такой важный путь от составителя поездов до машиниста тепловоза под теплым, надежным крылом своего родителя.

Сын нашего героя Владимир Юрьевич тоже работает у нас, теперь уже машинистом, хотя начинал составителем. «Меня многие ру-

гали, что я сына сюда привел. А я не жалею. Да, трудно было сначала. Молодежь, она другая, не такие, какими были мы. Им нужно все и сразу, а так не бывает. Вот и Володя лет до 25 все метался, сейчас вроде утихомирился, понимает, что к чему. Сейчас ему 30 лет, и, как мне кажется, понимание все-таки пришло. А я рад за него. С раннего детства я приучал сына к футболу, удар поставил, правила рассказал. Мне хотелось, чтобы он стал профессиональным футболистом. Я-то по молодости тоже занимался в ДЮСШ-11 футболом. Хорошее время было. Футбол – это игра всех времен и народов, каждый мальчишка с него начинал. Здесь и азарт, и дух соперничества, и командный дух, а какая энергетика! Поиграв в юности, я это занятие со временем забросил и вернулся к нему только здесь, в «ВолгаУралТрансе», в годы, когда компания во главе с руководством стала организовывать соревнования между комплексами. А сын – он профессиональный футболист, в 16 лет у него в трудовой книжке уже было записано «футболист». Он любит футбол, наверное, не меньше, а больше меня. Я-то теперь только на поле гостиницы «Сафари», в турнире «между собой» могу попинать. Возраст уже не тот».

В 2006 году Петропавлов-младший получил высшее образование, отучился на помощника машиниста, а затем на машиниста в учебном центре компании. В свободное от работы время продолжает играть в футбол, играет за «ВолгаУралТранс» в РФЛЛ. «Вообще наши ребята молодцы, теперь уже 2 команды участвуют в лиге. Конечно, надо больше всем тренироваться, но и те результаты, что мы видим, тоже неплохо. Внучка у меня тоже очень спортивная, ей бы мальчишкой родиться. Все хочет в футбол записаться».

Однако, помимо футбола, у семьи Петропавловых множество всяких дел и увлечений. «Мы с сыном строим дом, – рассказывает Юрий, – с женой с весны по осень занимаемся дачей. Марина раньше никогда землей не увлекалась, а сейчас за уши не оттащишь! Она у меня обладатель самой нужной в мире профессии – акушер-гинеколог, помогает появляться на свет маленьким беспомощным существам. Я очень люблю свою семью, близких, свою работу, радуюсь каждому новому дню. Если бы мне сказали начать жизнь заново, я не стал бы менять ее, если только по мелочам».

Интервью записала пресс-секретарь Стрельченко С. В.

Советы сибиряка

Подельсь простыми правилами, которые позволят оставаться здоровыми и счастливыми. Для этого надо не так много – всего лишь привести свои мысли в порядок.

ВОСЕМЬ ПРАВИЛ ЗДОРОВЬЯ И СЧАСТЬЯ

1. Не закидываться на плохом. Создать в памяти копилку хороших воспоминаний и чаще возвращаться к ним, мечтать о хорошем.
2. Научиться прощать. Человек, который носит в себе гору обид, не может быть здоровым. Не держать зла на обидчиков, не вынашивать планы мести.
3. Все, что делаешь, выполнять с удовольствием. Это очень полезно.
4. Научитесь видеть вокруг себя людей, которым хуже, чем вам сейчас. Стараться им сочувствовать, внушать веру и оптимизм. Ни в коем случае не унижать жалостью.

5. Стремиться вести себя так, будто у вас все благополучно, независимо от того, как обстоят дела на самом деле.
6. Никогда не говорить «я не могу», чего бы это ни касалось. Это ограничивает возможности.
7. Всегда помнить, что ни удача, ни поражения, ни болезни, ни здоровье не появляются сами по себе. Человек создан из того, что он делал и о чем думал в прошлом. Из этого складывается его настоящее. А в настоящей жизни закладываются ростки будущего.
8. Как вода изменяет свою форму в соответствии с сосудом, так и все молекулы, из которых созданы молекулы нашего организма, меняют свое состояние согласно нашим мыслям, поступкам и вере. Нужно верить, что сила духа сможет противостоять всем невзгодам. Где вера – там истина, здоровье, успех!

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ!



6 февраля отмечает юбилей старший дорожный мастер **Степанов Валерий Александрович** – невероятно способный и предприимчивый сотрудник, умеющий решить любую поставленную перед ним задачу, продолжающий совершенствовать свои знания по профессии, передавая свой опыт молодому поколению, грамотный и требовательный руководитель. Под его чутким руководством с наименьшими материальными затратами, используя минимальный состав монтеров пути, в Тольятти построен не

один повышенный путь. Труд Степанова по заслугам оценен. Об этом свидетельствует ряд грамот и благодарностей генерального директора. Уверенно шагая по избранному пути, пользуясь авторитетом и уважением в коллективе, Валерий Александрович остается добрым, отзывчивым, интеллигентным человеком, находит время для своей семьи, исполняя роль любящего мужа и внимательного отца двух взрослых дочерей.



17 февраля отмечает свой юбилей заместитель главного бухгалтера **Воронкова Елена Владимировна** – энергичный человек многих способностей и талантов, принимающий за любое начинание. Вершины бухгалтерской науки покорились ей давно и навсегда. Но Елена Владимировна не останавливается на достигнутом, продолжая совершенствоваться в своей профессии, легко обучаясь новому и без труда ориентируясь в бесконечных изменениях законодательства. Сотрудники приходят к Елене Влади-

мировне с любыми вопросами. Она всегда делится с ними своими знаниями и опытом, помогает словом и делом. Коллеги уверены в ней, в ее поддержке. Она интересный рассказчик, умеющий увлечь собеседника, отзывчивая женщина, прекрасная хозяйка, любящая жена и заботливая мама взрослой дочери.



Главный редактор: Третьяков Г. М.
Редакционная коллегия: Третьякова Т. Е., Стрельченко С. В.
Фото: Булыгин Н. В.

ИЗДАТЕЛЬ: АО «ВОЛГАУРАЛТРАНС», 443092, г. Самара, Кротовский пер., 38,
тел./факс: 8(846) 205-74-29, 205-74-04, www.volgauraltrans.ru Тираж 600 экз.
Отпечатано в типографии «Аэропринт»: г. Самара, Заводское шоссе, 18,
тел. 8 (846) 342-65-65, www.aero-print.ru