КРЕПОСТИ НА КОЛЕСАХ

КРЕПОСТИ НА КОЛЕСАХ

Пермское книжное издательство
1981

Общественная редколлегия:
В. В. Анисимов, Герой Социалистического Труда *М. Т. Балуев, Е. А. Брюхов, Г. М. Горницин, В. Ф. Грачев, Г. В. Лузин, Б. И. Мацкевич* (председатель), *Н. Д. Скляренко, К. Ф. Ступников.*

Составление и литературная запись *А. Ф. Ожегова*

КРЕПОСТИ НА КОЛЕСАХ

Составитель *А. Ф. Ожегов*

И. о. зав. редакции *Б. Зеленин*
Редактор *Т. Ключарева*
Художник *В. Аверкиев*
Художественный редактор *М. Курушин*
Технический редактор *Л. Тренева*
Корректор *Л. Крамаренко*

ИБ № 688
Сдано в набор 01. 08. 80. Подписано в печать 19. 01. 81. ЛБ06024. Формат бумаги 70×108¹/₃₂. Бум. тип. № 2. Гарнитура «Литературная». Печать высокая. Усл. печ. л. 6,65, уч.-изд. л. 7,727. Тираж 10 000 экз. Заказ № 701. Цена 35 к. Пермское книжное издательство, 614000, г. Пермь, ул. К. Маркса, 30. Книжная типография № 2 управления издательств, полиграфии и книжной торговли. 614001, г. Пермь, ул. Коммунистическая, 57.

К79 **Крепости** на колесах. — Пермь: Кн. изд-во, 1981. — 152 с.

Книга воспоминаний о строительстве и боевых действиях пермских бронепоездов.

9(М)72

ОТ СОСТАВИТЕЛЯ

С первых дней Великой Отечественной войны началась перестройка работы железнодорожного транспорта. Уже 24 июня Пермская железная дорога была переведена на военный режим. Новый график предусматривал первоочередное продвижение поездов с войсками и военными грузами, ограничивал пассажирские перевозки.

Общий объем перевозок небывало возрос. Мобилизация и переброска советских войск на запад, на фронт, совпали с эвакуацией промышленности и населения прифронтовых районов в глубокий тыл. Достаточно сказать, что уже в первые месяцы войны на восток двинулись более 1300 крупнейших промышленных предприятий со всем оборудованием, с рабочими и их семьями. Эти два гигантских встречных потока требовали от железнодорожников исключительной организованности, четкой и слаженной работы всех звеньев. Партийные организации станций, депо, дистанций пути и связи возглавили трудовой и политический подъем железнодорожников, их самоотверженный труд.

В эти напряженнейшие первые недели войны во многих локомотивных депо страны родилась патриотическая инициатива: железнодорожники решили своими силами начать постройку бронепоездов для Красной Армии.

Государственный Комитет Обороны одобрил эту инициативу. В октябре 1941 года появились первые приказы Наркоматов обороны и путей сообщения СССР о строительстве бронепоездов.

Пермяки начали готовиться к постройке первого бронепоезда задолго до приказов: еще в июле — августе 1941 года. В начале декабря, когда был отправлен на фронт первый бронепоезд, депо станции Пермь II тотчас приступило к строительству следующих двух — уже во исполнение приказов Наркомата.

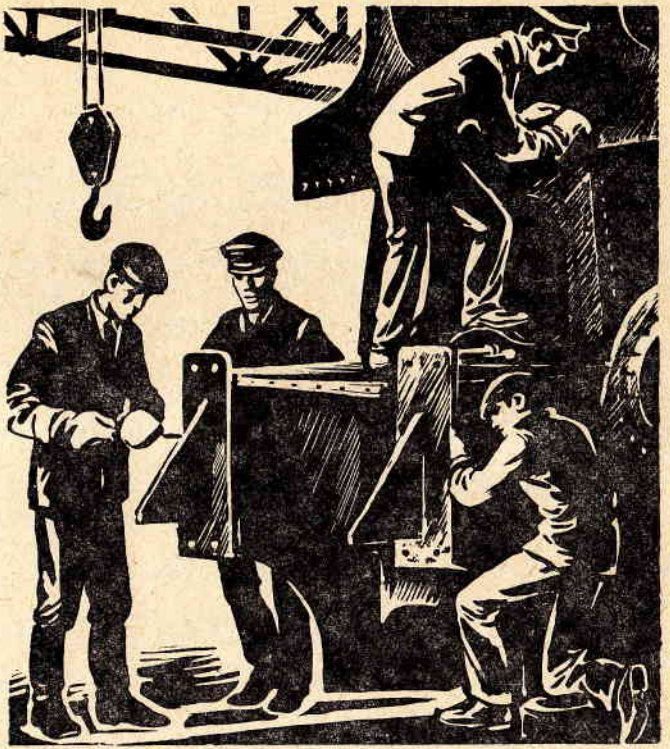
В фондах партийного архива Пермского обкома КПСС сохранился документ: «Чтобы ускорить оснащение Красной Армии боевой техникой, вооружением и снаряжением... только коллектив железнодорожников Пермского узла к марту 1942 года отправил на фронт три бронепоезда, два поезда-бани и рельсоремонтный поезд».

Еще два бронепоезда построили на Пермском паровозоремонтном заводе и один — в Чусовом.

Всего же в локомотивных депо и на паровозостроительных заводах страны были построены десятки бронепоездов. Экипажи их комплектовались в основном железнодорожниками.

Вот об этой работе по созданию пермских бронепоездов, их боевых действиях и вспоминают ветераны. У книги «Крепости на колесах» — несколько десятков авторов. Кроме тех, чьи фамилии указаны в тексте, были еще устные рассказы и разрозненные записи, письма и фотоснимки многих других. Если бы не они, не было бы и этой книги. Поэтому мы считаем своим долгом назвать здесь имена тех, чьи воспоминания легли в основу нашего рассказа. Вот они: С. Ф. Агеев, М. А. Артюшин, Н. В. Балуев, В. П. Батраков, К. М. Бояршинов, Я. Л. Быков, А. Ф. Вертышев, Е. А. Виноградов, А. П. Волегов, И. С. Денисов, М. Н. Дернов, Д. Я. Завельон, А. И. Зубарев, П. А. Зуев, Н. А. Иванов, Ф. Н. Карпов, М. И. Коваленко, А. И. Козлов, Д. А. Колотыгин, А. В. Косыгин, М. И. Кряжевских, Н. И. Куликов, А. А. Лозовой, И. Н. Мальшаков, П. А. Мосин, И. А. Московченко, А. П. Назаров, Ф. В. Недошивин, Я. Ф. Политов, И. У. Сафонов, А. В. Ситников, А. П. Суворов, В. Ф. Челпанов, М. А. Чесноков, И. С. Швецко-Винецкий, С. С. Шипигузов.

Помимо воспоминаний ветеранов, в книге широко использованы материалы областных и ведомственных архивов.



В ТЫЛУ

ПЕРВЕНЕЦ

С первых дней войны страна жила одним: все силы — на борьбу с врагом. Сообщения с фронтов поступали чрезвычайно тревожные, и чем дальше, тем все более грозные.

Вот тогда-то коммунисты Пермского паровозного депо на одном из партсобраний предложили создать своими силами бронепоезд. Их предложение горячо поддержали ветераны гражданской войны: они-то хорошо знали мощь этих боевых машин.

В Пермском партархиве хранится протокол собрания активистов района (ныне Дзержинского) от 15 ноября 1941 года. Один из пунктов постановления по докладу секретаря райкома Георгия Лаврентьевича Горбунцова гласит:

«Районный партийный актив одобряет и поддерживает инициативу железнодорожников в деле оказания помощи фронту освоением и выпуском новых видов оборонной продукции и предлагает всем партийным, хозяйственным и профсоюзным организациям последовать примеру Пермского железнодорожного узла».

Поддержал эту инициативу и Пермский областной комитет партии.

Для строительства первого бронепоезда было выделено здание оборотного депо станции Пермь II (теперь там цех по ремонту электровозов). Ему присвоили цифровое обозначение — цех № 1, как бы подчеркивая этим его особую важность.

Колебаний, кого назначить начальником нового цеха, не было. Единодушно назвали Степана Ивановича Пегушина. Он был хорошо известен пермским железнодорожникам. Пути через восстановленный мост на Каме, монтаж поворотного круга, угольная эстакада на Перми II — все это было сделано под руководством строителя Пегушина, работавшего начальником восстановительных средств управления Пермской железной дороги.

Главным инженером (он же стал и комиссаром строительства) назначили Петра Васильевича Еремеева — из эвакуированных работников Наркомата путей сообщения.

Секретарем парторганизации паровозного депо был тогда Андрей Сергеевич Ермилов. Он перешел в цех № 1, где его также избрали секретарем парторганизации.

Постройка первого бронепоезда не осталась лишь внутрицеховой заботой. Буквально вся дорога принимала участие в сборе средств для строительства. Газета Пермской железной дороги «Сталинская путевка» регулярно помещала подборки под рубрикой «Создадим бронепоезд Пермской дороги».

«Бронепоезд должен быть построен без затраты государственных средств — таково общее мнение.

Рабочие, служащие и инженерно-технические работники Пермского паровозного депо выходят сегодня на воскресник. Все заработанные в этот день деньги они отчисляют в фонд постройки бронепоезда. Такие же воскресники проводят вагонники, путейцы и коллективы других служб».

«Первые взносы. Чусовские вагонники решили выйти 26 октября на воскресник и заработанные деньги передать на постройку бронепоезда».

«В этот же день состоялся воскресник на всех отделениях дороги. По предварительным данным, участвовало 11 тысяч человек. Всего заработано и внесено в фонд постройки бронепоезда около 50 тысяч рублей».

«Железнодорожники Кизела дали 8 тысяч рублей. Домохозяйки и учащиеся Кунгурского отделения заработали 5362 рубля».

И так — каждый день.

Из паровозного депо был выделен паровоз серии $О^{в}$ № 5628, из вагонного депо — два четырехосных полувагона и платформы для артиллерийских установок и путейского имущества.

Работа началась.

П. В. Еремеев писал в газете:

«Некоторые сомневались в успехе. Все это слишком напоминало задачу со многими неизвестными. Не было оборудования, даже са-

мого примитивного. Не было испытанных кадров. А главное, не было опыта строительства. И такой короткий срок!

— Нереально! — раздавались голоса.

Со скептиками не спорили, возражали им делом. С разных концов области собрали инженеров и техников. Нас было семеро. Никогда раньше мы не видели друг друга, но быстро нашли общий язык.

...Трудности встали тотчас же. Не хватало многих важных чертежей. Ждать, пока они придут? Но тогда не будет выдержан срок. Нет, надо обойтись своими силами. Инженеры и техники засели за разработку чертежей. Начальник цеха тов. Пегушин занялся поворотным механизмом. На мою долю досталась орудийная башня. Я никогда ее не видал, о многом приходилось только догадываться. Двух дней, вернее, двух суток, оказалось достаточно, чтобы создать чертежи этой башни. Так были подготовлены все чертежи.

Теперь предстояло воплотить их в сталь. Цех был беден механизмами. Все создавалось в процессе строительства и тут же обращалось ему на службу...

Слесари восстановительных поездов т.т. Волков, Шуклин, Кузнецов, Черепанов, Леванов, автогенщики т.т. Гилев, Косарев, мастера т.т. Журавлев, Зубарев, Жуков и сам т. Пегушин дни и ночи не покидали цеха. Короткий перерыв на обед, несколько часов сна — вот и все, чем довольствовались люди».

Редакционная статья дополняет рассказ Еремеева:

«Когда разрабатывали технологический процесс, тов. Пегушин, инженеры Еремеев, Гусев, Журавлев, Жуков, Грапчак четыре дня не выходили из цеха. Даже внезапно почувствовавшего недомогание тов. Еремеева не удалось оторвать от работы. Он ушел только тогда, когда все было точно определено и выяснено».

В качестве мастеров и бригадиров на рабочие места становились сами конструкторы — инженеры и техники. Между бригадами и отдельными рабочими развернулось социалистическое соревнование за скорейшее и качественное изготовление узлов. Передовые стахановцы показывали высокие образцы труда. Электросварщик Гадалов выполнял порой по четыре нормы за смену, котельщик Шукшин — по три с половиной, секретарь партбюро газосварщик Косарев — по

П. В. Еремеев (слева) — главный инженер строительства бронепоездов в Пермском паровозном депо, С. И. Пегушин — начальник строительства.

три и более нормы, а когда требовалось, оставался в цехе на несколько смен.

Перед войной очень популярна была песня «Каховка»: «Мы мирные люди, но наш броненоезд стоит на запасном пути». В Перми не было никаких бронепоездов — ни на запасных путях, ни в тупиках. Но они потребовались фронту — их начали строить. И первый бронепоезд вышел из цеха не на запасной, а прямо на главный путь.

Об этом свидетельствует мемориальная доска, укрепленная на здании вокзала Пермь II со стороны главного направления, повествуют старые подшивки газет с редкими снимками и скупыми информациями. Но самое важное свидетельство — рассказы немногих из оставшихся в живых ветеранов, чьими руками создавался первенец пермских бронепоездов.

Слово — одному из них.

В. М. Косарев

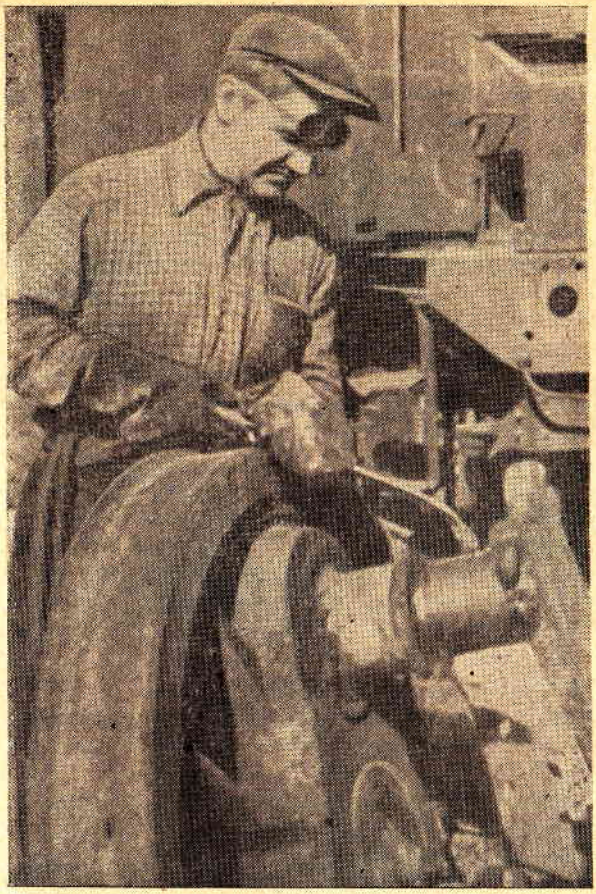
ПРОЧНАЯ СВАРКА

Владимир Михайлович Косарев родился в Перми в 1904 г. Окончил трехлетнее ремесленное училище. Прошел три его отделения: слесарное, кузнечное, литейно-формовочное. В 1919 г. поступил в Пермское паровозное депо. Затем служил в Красной Армии и снова вернулся на прежнее рабочее место. В 1929 г. стал первым в депо газосварщиком и проработал по своей специальности вплоть до выхода на пенсию в 1958 г.

Поднимешься иной раз на виадук, который неподалеку от локомотивного депо соединяет улицу Барамзиной с трамвайными путями, глянешь на вокзал Пермь II, или на Каму, или в сторону «Красного Октября», или на железнодорожный поселок — и залюбуешься. Уже не двухпутка внизу, как в мое время, а целая сеть путей, и все они залиты светом. Светят прожекторы на мачтах, перемигиваются зеленые, красные, синие, желтые, белые огоньки светофоров, горят обыкновенные электрические лампочки и осветительные фонари, вспыхивают зарницы сварочных дуг. Вся станция в кружеве проводов — тонких и толстых. Поодаль — многоэтажные здания и башенные краны. Отовсюду доносятся сирены электровозов, маневровых тепловозов, мотодрезин. Грохочут под виадуком сверкающие пассажирские составы, гремят длиннющие товарняки.

Много десятков лет знаю я железную дорогу и нашу станцию. Помню, как в конце лета 1941 года в депо образовали специальный цех для строительства бронепоездов, выделили лучших инженерно-технических работников, высококвалифицированных рабочих. Строителями стали в основном работники Пермского, Верещагинского и Кунгурского депо, а также рабочие и служащие, эвакуированные с временно оккупированных железных дорог. Меня зачислили в цех одним из первых.

Бронированием руководил наш деповский мастер Андрей Ермилов. Никто из нас не умел работать с броней — никогда не приходилось иметь с ней дела. Первые листы сразу же попортили сваркой:



Газосварщик паровозного депо В. М. Косарев.

в местах прихваток с каркасом броня закаливалась и становилась хрупкой, неоднородной со всем листом. Стало ясно, что ее надо не приваривать, а крепить на болты.

Листы брони тяжеленные, а подъемная техника — один кран, который и сам-то едва двигался. Первое время все поднимали и таскали вручную.

Чтобы сверлить отверстия в тяжелых листах, пришлось станки закапывать в землю по самый стол. И все равно сверла не взяли броню. Хотя она и была термически необработанной, «сырой», но все же настолько прочной, что сверла оказывались бессильными. Без меры лили мыльную воду, эмульсию, пробовали лить дорогую олифу — ничего не помогало.

Что делать? — ломали мы головы.

Как-то случайно я взял кусок брони и попробовал прорезать пяток двадцатимиллиметровых отверстий сварочным аппаратом — резаком. Показал Петушину, Еремееву и Ермилову. И ведь пошло дело! Требовалась только повышенная скорость и особая чистота резания. Вначале на одно отверстие затрачивали целую минуту. Но ведь в бронепоезде свыше 25 тысяч отверстий — это когда же мы управимся? И вскоре добились того, что на каждое отверстие уходило по 9—10 секунд. Несмотря на «кислородный голод», мне как главному резчику стали выделять по 10 баллонов кислорода ежедневно. Маловато, конечно. Ведь смены длились и по 16, и по 20 часов — резали по 950—1000 отверстий за смену.

За четверть века, что я проработал в депо, такого трудового подъема мне видеть еще не приходилось. Условия были очень тяжелые: действовало пять дизелей, газ от них заполнял весь цех, люди быстро угорали. И не очень-то проветришь — на дворе морозы. И все же нам не требовалось никаких сигналов для начала или окончания работ — кончали, когда задание бывало выполнено. Со мной работали тогда сварщики И. Гадалов, Г. Полетаев, Г. Вахромеев. Да и все другие — кузнецы, котельщики, слесари — работали так же.

Было много трудностей. Голодали. Мерзли. Уставали, конечно, зверски, иногда буквально падали от усталости. Случалось, хоронили друзей. Но, сцепив зубы, продолжали работать.

Когда с отверстиями для болтов и заклепок было покончено, я стал вырезать смотровые щели, дверки и люки. Здесь требовалась своя тонкость. Если щель между дверкой и стеновым листом получится широкой, значит, все полотно двери летит в отходы. Неловко, конечно, хвалить себя, но у меня отходов не было.

Обо мне даже, помню, заметка была в нашей дорожной газете. Называлась «Стахановцы цеха тов. Пегушина».

«...Автогенщик тов. Косарев систематически выполняет две нормы в смену. 16 ноября тов. Косарев не уходил из цеха до тех пор, пока не выполнил срочного задания. В этот день он дал 400 процентов нормы».

Заканчивали строительство первого бронепоезда в самые тяжелые дни боев под Москвой.

Нельзя сказать, что очень удачным получился наш первенец — первый блин комом, как говорится. Зато следующие бронепоезда делали быстрее и лучше. А первый был неуклюжей прямоугольной формы. Местами броня подпорчена сваркой, не очень удались бронебашни: отказывались поворачиваться с помощью маховика и ворочались только вручную.

И все же радость у нас была безмерная: осилили, своими руками обрядили этакую махину.

В. М. Косарев, разумеется, не мог знать всего. Но из воспоминаний других ветеранов, а также из документов нам известны некоторые подробности.

Одновременно со строительством бронепоезда велось и комплектование его экипажа. Командиром был назначен бывший работник моторостроительного завода старший лейтенант Решетников. Комиссаром стал машинист депо А. С. Лихачев. Паровозные бригады составляли из добровольцев Пермского депо.

Секретарь парторганизации депо М. С. Тимофеев, выступая на собрании районного партактива 15 ноября 1941 года, отмечал:

«На бронепоезд, который мы заканчиваем, подбираем хороших людей. Мы выдвинули коммуниста тов. Максимовых — машиниста.

Подают заявления на этот бронепоезд, чтобы поехать на фронт, и другие. Вместо шести заявлений подано тридцать. Тех людей, которые идут в армию, мы полностью обеспечиваем теплой одеждой».

В конце концов в паровозные бригады вошли машинисты Николай Ильич Максимовых и Михаил Иванович Косков, помощники машинистов Яков Фокеевич Политов и Алексей Иванович Костылев, кочегары Михаил Ильич Борков и Николай Михайлович Москвин.

Команда бронепоезда формировалась из рабочих и служащих Перми, Чусового, Лысьвы, Березников, Кизела. В большинстве это были добровольцы — коммунисты и комсомольцы. Командиром первой бронеплощадки был назначен березниковец Иван Григорьевич Матвеев, второй — инженер-связист с Перми II Николай Иванович Куприн. Орудиями командовали Мехонцев, Федоров, Мухтасаров, зенитной пушкой — ленинградец Косыгин, пулеметными отделениями — Барышников и Соколов.

В ноябре бронепоезд выезжал на обкатку до Чусовской. Когда вернулся в Пермь, оперативно устраняли выявленные в дороге недостатки.

И вот он стоит на путях — первенец Пермской дороги. Железнодорожники собрали средства на его постройку, они же создали его, а теперь сами поведут в бой на защиту Родины.

2 декабря 1941 года бронепоезд был выведен на первый путь главного направления. В середине находился бронепаровоз, по обеим его сторонам — четыре бронеплощадки и платформы с путейским имуществом. Через весь бронепаровоз тянулся лаконичный лозунг: «Смерть фашизму!»

На перроне открылся многолюдный митинг. Трудящиеся Перми давали наказ экипажу.

С ответным словом от имени отъезжающих выступил машинист Н. И. Максимовых:

— Мы не пожалеем ни сил, ни крови, ни самой жизни для дела победы.

И так уж получилось, что именно Максимовых суждено было сложить голову в одном из первых же боев.

Но об этом — речь впереди.

Бронепоезд дал прощальный гудок и двинулся на запад, на защиту Москвы. Следом отправился вспомогательный «черный» (небронированный) паровоз с хозяйственными и жилыми теплушками.

В Верещагино тоже состоялся митинг, потому что в экипаже было немало верещагинцев.

5 декабря в областной газете «Звезда» были помещены большие снимки бронепоезда и митинга возле него.

А на следующий день развернулось мощное контрнаступление советских войск под Москвой, положившее начало разгрому немецко-фашистских полчищ.

Машинист бронепоезда «Пермский рабочий» Н. И. Максимовых.

В Москве бронепоезду, который назвали «Пермский рабочий», был придан мотоброневаген (МБВ) и другие средства усиления. Таким образом на базе «Пермского рабочего» был сформирован 30-й отдельный дивизион бронепоездов.

С ИМЕНАМИ ПРОСЛАВЛЕННЫХ ПОЛКОВОДЦЕВ

После окончания строительства «Пермского рабочего» как-то неожиданно обнаружилось, что вместе с новой продукцией родилось новое производство. И кадры, и механизмы, и опыт теперь были.

Срок, отведенный на строительство бронепоезда и казавшийся слишком коротким, теперь мог быть сокращен почти вдвое.

Строительство продолжалось. Два бронепоезда строили почти одновременно.

И опять ни свет ни заря встает начальник цеха Пегушин, поспешно одевается — промасленная фуфайка, отлакированные мазутом сапоги — и бежит в депо. Его встречает ставший уже привычным гул напряженно работающего цеха, стрекот пневматических молотков. На фоне электросварки — силуэт монтируемого паровоза, полузакованного в броню. Начальника цеха окружают Еремеев, Зубарев, Жуков. Бригадир Клименков докладывает, какие приспособления изготовила бригада, что удалось использовать из довоенного «утиля». Пришли и рабочие из механического цеха с мастером Погудиным — им надо изготовить для бронепоезда свыше 12 тысяч деталей.

Хотя чертежи вроде бы знакомы — сами корпели, далеко не все ясно. Да и графики технологии, как выясняется, надо составлять новые.

Пегушин и инженеры забиваются в прокуренную конторку, склоняются над грудами разрисованной кальки, синьки, ватмана.

— Собственно, мое дело восстанавливать поезда после крушений и аварий, — ворчит Пегушин. — Мое дело выезжать на линию, лечить больные пути. А вы мне подсовываете какие-то узлы, каких я отродясь не видел.

Но скоро он втягивается, увлекается и уже рубит ладонью слоистый табачный дым:

— Когда человек действует, у него два шанса: выйдет или не выйдет. Когда бездействует, шанс единственный — не выйдет. Инженеры мы или не инженеры? Давайте же действовать!

...Любопытен отзыв, сохранившийся в архиве Пермского отделения Свердловской железной дороги:

«О работе начальника строительства бронепоездов Пегушина С. И.

За время работы на строительстве бронепоездов с 12 августа 1941 года по 27 июля 1942 года в качестве начальника проявил себя как организатор социалистического соревнования, как технический

руководитель, обеспечивший доброкачественный выпуск бронепоездов.

При нем коренным образом изменился в сторону улучшения политический, моральный уровень коллектива строителей.

Проявляя инициативу, вкладывая много энергии и труда в это дело, внес ряд рационализаторских предложений.

Комиссар строительства бронепоездов — Еремеев.

Секретарь партбюро ВКП(б) — Косарев».

К тому времени парторг А. С. Ермилов ушел добровольцем на фронт с Пермской танковой бригадой, и секретарем партбюро был избран сварщик В. М. Косарев.

Так было всегда: уральцы посылали на фронт лучших своих людей, но в тылу им тотчас находили равноценную замену. И оставшиеся продолжали трудиться с утроенной ответственностью и энергией. Повседневная связь тыла и фронта крепла день ото дня.

Газета железнодорожников в номере за 21 февраля 1942 года опубликовала телеграмму, в которой командующий Северо-Западным фронтом генерал-лейтенант П. А. Курочкин и члены военного совета фронта призывали уральцев активней помогать воинам, поставлять больше оружия.

И как бы в ответ на этот призыв, в том же номере помещена заметка:

«В одном из огромных цехов энского паровозного депо стоит красавец бронепоезд. Это уже вторая боевая единица, которую посылают железнодорожники Пермской дороги братьям-фронтовикам.

...Бригада мастера Зубарева обещала довести производительность труда до 150 процентов. Сейчас каждый работник дает от двух до трех норм. Подлинными героями трудового фронта проявили себя слесари тт. Черепанов, Чураков, Волков. Это они первыми опрокинули установленные нормы, первыми дали наибольшую выработку, первыми стали трехсотниками.

...Хотя первый бронепоезд строили почти вдвое больше рабочих, чем сейчас, второй выстроен значительно быстрее».

Сохранилось несколько приказов той поры, в которые любопытно заглянуть из сегодняшнего дня. Вот один из них — рядовой, рабочий приказ.

«О премировании мастеров цеха № 1 за досрочное выполнение работ.

За досрочное выполнение работ по узлам бронепоезда «Александр Невский» выдать премию в размере месячного оклада следующим мастерам:

мастеру поезда — Зубареву,

мастеру бронеплощадки — Грапчаку,

мастеру орудийной площадки — Жукову.

Заместитель начальника Пермской железной дороги —

Самохвалов».

Одновременно со строительством бронепоездов полным ходом шло формирование воинской команды. И бойцы активно включались в строительство.

День Советской Армии гвардейцы трудового фронта отметили выпуском из депо закованной в сталь грозной машины, которую назвали «Александр Невский» — в честь 700-летия знаменитого Ледового побоища.

А третий бронепоезд, строительство которого тоже завершалось, получил имя другого прославленного полководца — Александра Суворова.

«Александр Невский» был полностью закончен в марте, «Александр Суворов» — в апреле. Они составили 26-й дивизион бронепоездов. Командование над ним принял майор Рыжанов.

Паровозные бригады сформировали из пермяков А. М. Береснева, Л. М. Шумана, А. Н. Медведева, Я. С. Бородулина, М. С. Власова, И. А. Московченко и верещагинцев А. П. Волегова, Н. И. Деменева, Н. Т. Тетенева.

За успешное выполнение заданий по строительству бронепоездов начальник цеха № 1 С. И. Пегушин и комиссар строительства П. В. Еремеев были награждены орденами Трудового Красного Знамени, газосварщик В. М. Косарев — орденом «Знак Почета», слесарь Н. И. Мисюрев — медалью «За трудовое отличие». Получили правительственные награды и другие строители.

Было бы, пожалуй, несправедливым не упомянуть еще об одном виде фронтовой «продукции» железнодорожников.

Еще осенью 1941 года начальник вокзала Пермь II коммунист Я. М. Гостев предложил:

— Давайте построим собственными силами поезд-баню, и я сам уеду с ним на фронт.

В феврале пермские вагонники построили такой поезд, целиком на средства и силами железнодорожников и их семей. В нем были цистерны для горячей и холодной воды, душевые, жарилка для дезинфекции, вагон-прачечная, моечные вагоны.

В феврале машинист М. В. Докутович повел поезд по назначению. Начальником поезда ехал Я. М. Гостев, комиссаром — Г. С. Ощепков.

Секретарь парторганизации депо М. С. Тимофеев докладывал райкому партии:

«В честь XXIV годовщины Красной Армии коллективом вагонного участка при оказании практической помощи райкома партии построен и отправлен подарок Северо-Западному фронту — поезд-баня».

По примеру пермяков, второй поезд-баню для фронта построили, в основном в нерабочее время, чусовские и кизеловские железнодорожники. И опять в сборе средств на строительство участвовали тысячи трудящихся.

В СТРОЮ — «КОТОВСКИЙ» И «ЩОРС»

Как и в депо, с осени 1941 года кипела работа на Пермском паровозоремонтном заводе. Едва пришел приказ НКПС от 1 ноября 1941 года, завод приступил к организации строительства бронепоездов.

5 ноября было отдано следующее распоряжение начальника завода И. П. Быкова:

«1. В соответствии с приказом НКПС создать на заводе специальную бригаду по строительству бронепоездов.

2. Начальником строительства назначить тов. Колесова И. И., освободив его от работы в инструментальном цехе...

6. Для укомплектования спецбригады начальникам цехов выделить в распоряжение тов. Колесова И. И. потребное количество высо-

коквалифицированных рабочих... рабочие места и необходимое оборудование...

10. Обязываю технического директора тов. Морозова немедленно принять от Пермской железной дороги первый эксплуатационный паровоз с четырехосным тендером и не позднее 6 ноября поставить его на подготовку...»

Работы начались сразу же. Под броню был выделен паровоз и четыре двухосные платформы.

Покрывали их так называемой «сырой» броней. Бронесталь была прислана Ворошиловградским заводом имени Октябрьской Революции. Цилиндрическую часть котла, бак тендера, зенитную башню на тендере закрывали броней толщиной 30 миллиметров. Бронеплощадки и цилиндрические башни на них покрывали 15-миллиметровой сталью, но в два слоя с воздушной прослойкой 70—75 миллиметров: если осколок снаряда или бомбы пробьет первый слой, то увязнет во втором. На потолок бронебашни ставили 20-миллиметровую броню, палубу тендера застилали 15-миллиметровыми листами, контрбудку и командирскую рубку — 40-миллиметровыми, а будку машиниста — 45-миллиметровой сталью.

Начальник строительства бронепоездов на Пермском паровозоремонтном заводе И. И. Колесов.

Для вооружения бронепоезда Главное артиллерийское управление Красной

Армии прислало 4 зенитные пушки образца 1914—1915 годов, 16 станковых пулеметов системы «браунинг» и 4 ручных ДТ. Станковые пулеметы монтировались по четыре на каждой бронеплощадке, ручные — по одному в шаровых установках на бронебашнях. Все это вооружение было испытано на полигоне.

Однако еще многое сдерживало строительство первого бронепоезда — дело все-таки было совершенно новым, неосвоенным. Не хватало, например, болтовой стали, задерживались поставки бронелиста необходимой толщины.

На 1 декабря 1941 года состояние работ по первому бронепоезду выглядело следующим образом. По паровозу: производилась гибка каркаса, но работы были приостановлены из-за отсутствия углового железа. По площадкам: настил полов произведен на 60 процентов. Работы систематически срывались из-за жесткого лимита кислорода для сварочных работ. Заказы на изготовление деталей для бронеплощадок, орудийных башен, паровоза полностью спущены в цехи. Кузнечный цех выполнил заказ на поковки на 70 процентов. Налаживалась их механическая обработка.

Но пусть об этом времени расскажет сам начальник строительства бронепоездов.

И. И. Колесов

СРОЧНЫЙ ЗАКАЗ

Иван Иосифович Колесов родился в 1900 г. в деревне Ножовке Еловского района Пермской губернии.

Окончил четырехклассное реальное училище, затем машиностроительный институт и трехгодичный институт повышения квалификации хозяйственников. С 1930 г. — фрезеровщик и старший мастер Уралмаша, затем — секретарь парткома, старший мастер, начальник цеха на заводе «Металлист» в Свердловске.

В 1939 г. назначен начальником инструментального цеха Пермского паровозоремонтного завода. В годы войны — на-

чальник строительства бронепоездов. Награжден орденом «Знак Почета» и медалью «За трудовую доблесть».

Все началось, когда завод получил телеграмму наркома путей сообщения. Она была лаконична: «Построить и сдать... бронепоезда в кратчайший срок». Вслед за телеграммой получили фотографию бронепоезда, какой должны изготовить. Но... чертежей не было.

В мое распоряжение выделили двенадцать лучших инженерно-технических работников для составления проектной документации. Среди них были Дурыманов, Светличный, Хворостовский, Мотюк, Мовшевич, Дернов, Швецко-Винецкий, Невлер и другие.

И началось. Сидели дни и ночи, ломали головы. Ведь для всех это дело было совершенно новым.

Мы горели желанием как можно скорее построить бронепоезда. Но между возможностью и действительностью — множество «но». Получив приказ, завод еще не имел ни паровозов под броню, ни 20-тонных платформ под броневагоны, ни углового железа для каркаса, ни многого другого. Началась затяжная телеграфная переписка с поставщиками металла, паровозов и площадок, вооружения.

Наконец разрешили использовать паровоз, который поступил на наш завод с Перми II и вышел из среднего ремонта 18 ноября 1941 года. Получили также четыре двухосные платформы, и работа развернулась.

Нужно было полностью разобрать паровоз, тендер и платформы, выкатить и приточить все колесные пары, отремонтировать все узлы и одновременно собирать каркас под броню. На заводы-поставщики поехали наши представители. На каждом отгруженном вагоне в пути следования устанавливали посты. Наконец, пришло угловое железо и бронесталь, но все утяжеленное. Получили и чертежи бронепоезда в целом.

Морозный ноябрь первого военного года. В цехах, особенно когда открывали ворота и заводили паровозы, температура почти не отличалась от уличной. В таких условиях 10 ноября мы приступили к строительству бронепоездов. Белую от мороза бронесталь завозили в цех, размечали, резали на огромные листы, которые из-за отсут-

ствия кранов перетаскивали вручную. Брезентовые рукавицы прихватывала сталь, немели руки. Но люди работали.

Котельщик И. С. Денисов вспоминает: «Выходных дней не было. Спать приходилось мало, отработаешь две восьмичасовые смены кряду, придешь домой, свалишься, не раздеваясь, на пол. А утром сполоснешь глаза — и снова на работу. Помню, как махорку делили спичечными коробками. Дополнительный паек хлеба резали по стограммовому кусочку на брата. Сейчас молодежи трудно в такое поверить, а нам это никогда не забыть».

Сроки подпирали. Долго ломали головы, как изготовить большую шестерню для поворотной башни. На заводе не было станков для нарезки внутреннего зуба. Выход нашел инженер И. С. Швецко-Винецкий. По его предложению шестерню сделали из двух больших бандажей, вставив между ними вместо зубьев шпильки на резьбе.

И вот, казалось бы, башня готова. Но опять загвоздка: разворачивается она слишком медленно. Как быть? Помогла рабочая смекалка. По предложению слесаря П. А. Мосина в редукторе сменили червячную шестерню на двухзаходную. Начали испытывать — и у всех засияли лица. Башня повернулась на 360 градусов за минуту 15 секунд. В боевой обстановке это чрезвычайно важно.

Очень тормозил работу недостаток кислорода. Вместо сорока баллонов заводу давали всего десять. Но и эта проблема была в конце концов решена. По инициативе инженера С. И. Маханева на заводе в короткий срок была построена своя кислородная станция.

А инструмент. Ведь мы имели дело с броней. Ее не брали углеродистые сверла, а быстрорежущей стали и сверл с победитовыми напайками у нас не было. Наши высококвалифицированные газорезчики Бояршинов и Фокеев резали отверстия для болтов автогеном. Потом помог Мотовилихинский завод — выделил необходимое количество сверл из быстрорежущей стали.

Но еще очень многого не хватало для успешной работы. А из наркомата наседали: почему нагрузка на ось получается тяжелее, почему допускаются отклонения от проекта? Все эти бесчисленные «почему» десятки раз обрушивались на меня, и отвечать на них порой приходилось довольно резко.

В начале марта и в начале апреля 1942 года два бронепоезда были сданы командованию 44-го дивизиона. Несколько наших работников уехали с ними на фронт. В частности, бывший механик сборочного цеха Я. Л. Быков. Когда начинали строить первый бронепоезд, он стал работать токарем, так как квалифицированных токарей не хватало. Обрабатывал детали тормозов и оси роликов поворотной башни. В феврале 1942 года его зачислили артиллеристом на первый бронепоезд.

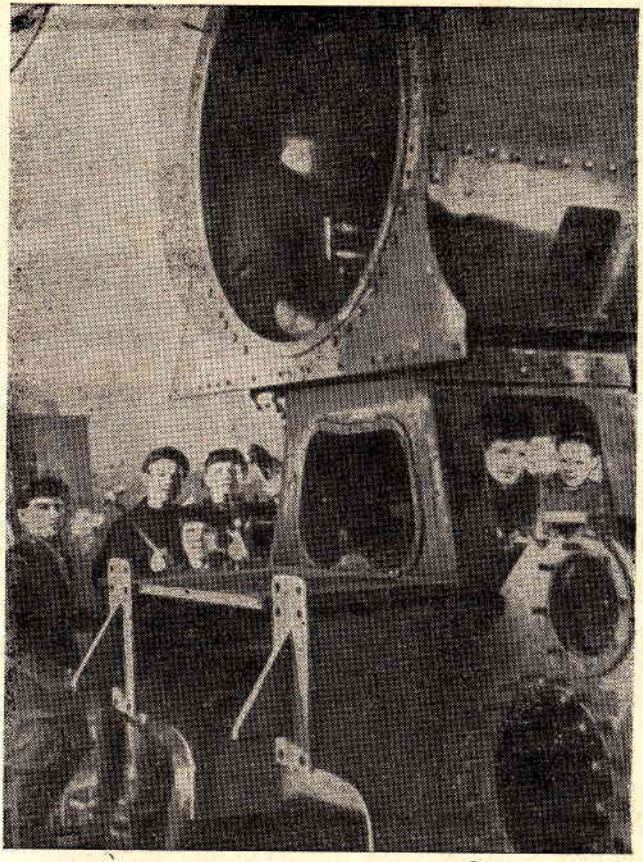
Многие паровозоремонтники, строившие бронепоезда, были награждены орденами, медалями, знаками «Почетному железнодорожнику».

...Смерть оборвала воспоминания И. И. Колесова на полуслове. Но сохранились его статья в пермской газете «Звезда», кое-какие записи переговоров по прямому проводу с Москвой, телеграммы, письма, рапорты. Эти документы дополняют воспоминания, доносят до нас живую атмосферу тех напряженных дней.

Из докладной записки заместителю наркома путей сообщения Филиппову от 13 января 1942 года:

«Телеграмма начальника отдела строительства бронепоездов от 6 января 1942 г., требующая обязательной термообработки, поставила завод в затруднительное положение. По всей области имеется единственный завод, который располагает соответствующим оборудованием для термообработки, но и он от этой работы категорически отказался в силу перегрузки плановыми оборонными заказами. Чтобы проверить, каково же качество присланной нам бронестали, мы обратились на тот же завод, где испытали ее на химанализ и пулестойкость... Судя по актам, качество... поскольку она термически не обработана — удовлетворительное.

Бронепоезд в основном закончен, поставлены все дверки, люки, болтовые соединения до 11 000 штук расклепаны, вварены пулеметные гнезда, заканчиваем оборудование внутри площадок. Остаются работы только по навеске брони на будку машиниста, потолки бронеплощадок и частично на тендере...



Рождается новый бронепоезд.

О сложившихся обстоятельствах по вопросам термообработки мы доложили областному комитету ВКП(б)... Мнение первого секретаря обкома тов. Н. И. Гусарова таково, что производить полный демонтаж бронепоезда для термообработки при наличии удовлетворительных показаний испытания брони нецелесообразно, поезд сдать военведомству.

По затронутому вопросу просим срочных указаний.

Быков, Колесов».

Разговор по прямому проводу с Москвой 20 мая 1942 года:

«— У аппарата начальник строительства бронепоездов НКПС Найда. Ответьте на следующие вопросы.

Какой вес построенных на заводе бронеплощадок? Чем объясняете отступление от проекта и покрытие брони на площадках толщиной 40 миллиметров?

— У аппарата начальник строительства бронепоездов Пермского ПРЗ Колесов. Отвечаю на вопросы.

Вес бронеплощадок первого бронепоезда не превышал 42 тонн. Взвешивали бронеплощадки после того, как бронепоезд был закончен постройкой. Вес бронеплощадок второго бронепоезда 38 тонн в среднем. Исходя из этих соображений, поставлены усиленные 17-листовые рессоры. Броня 40 миллиметров поставлена из тех соображений, что подхода бронелиста 30 миллиметров ниоткуда не предвиделось.

Утяжеленный вес первого бронепоезда объясняется и тем, что каркас изготовлен из уголка утяжеленного профиля. Кроме того, каркас между бронелистами исполнен из двойных швеллеров...»

Сложностей, как видно из документов, хватало, и они были неизбежны, как при освоении всякого нового производства. Но рабочие свое дело знали, трудились на совесть, не покладая рук. 4 февраля 1942 года в газете «Звезда» была напечатана корреспонденция А. Ныня «Строим бронепоезда».

«Выполнение заказа фронта потребовало особого напряжения коллектива. Целый ряд командиров цехов, инженеров, мастеров и рабочих доказал свою готовность работать столько, сколько нужно...

Бригадой котельщиков руководит коммунист т. Плотников. Для котельщиков задержалась как-то подача материалов и создалась

угроза задержки выполнения работ по графику. «Нагоним, — заявил т. Плотников, — примем все меры». И еще дружнее закипела работа. Вместе со своим бригадиром котельщики работали по 16 часов и выполнили свое задание раньше срока.

С таким же энтузиазмом выполняет задания и бригада котельщиков, где бригадиром коммунист т. Касаткин. Соревнуясь за то, чтобы отличным выполнением наркомовского задания завоевать знамя гвардейского авиационного полка, каждый стремится сделать сегодня больше, чем он сделал вчера.

Следуя примеру коммунистов, по-военному работают и беспартийные. Когда потребовалось срочно изготовить чертежи, тов. Невлер почти сутки не выходил из цеха. Когда нужно было срочно подготовить материал, газорезчики тт. Бояршинов, Петухов и Полосов по трое суток не уходили из цеха. Большую помощь в работе стахановцам оказывают технологи-конструкторы тт. Мотюк и Мовшевич.

Замечательно работают бригады под руководством мастеров тт. Денисова, Рожкова и бригадиров тт. Попопова и Новинского».

С декабря по март с Выксунского, Кулебакского

Газосварщик К. М. Бояршинов.

заводов продолжала поступать бронесталь толщиной от 10 до 45 миллиметров, причем по-прежнему преобладали утяжеленные листы. Прибывало и вооружение: зенитные орудия, пушки, пулеметы. Излишнее вооружение и броню, поступившие в адрес завода, передавали в паровозное депо Пермь II для достройки бронепоездов «Александр Невский» и «Александр Суворов».

В начале марта комиссия в составе представителей руководства завода и командования дивизиона составила акт о передаче первого бронепоезда паровозоремонтного завода 44-му бронедивизиону.

Себестоимость строительства составила 867 693 рубля.

Бронепоезд был назван в честь героя гражданской войны Григория Котовского.

Менее чем через месяц, 1 апреля 1942 года, на имя начальника строительства бронепоездов НКПС И. И. Кононова ушла телеграмма, подписанная Быковым, Шевелевым, Колесовым, Левадным: «Второй бронепоезд паровозоремонтным заводом закончен, сдан по акту 44-му дивизиону бронепоездов».

Этот бронепоезд назвали именем другого героя гражданской войны — Николая Щорса.

Одновременно со строительством бронепоездов шло оборудование вагонов специального назначения для 44-го и 26-го дивизионов. Были сооружены два четырехосных штабных вагона с кабинетами для командования, помещением для штаба, жилым помещением для комсостава, установлены печи, умывальники. Построены три вагона-кухни, оборудованные плитами стационарного типа с чугунными котлами, бачками для чая, духовыми шкафами, баками для мойки посуды, столами для приготовления пищи. Санитарный вагон состоял из двух отделений — приемной и изолятора. В приемной мягкие кушетки, в изоляторной — три кровати с сетками и матрацами. Все сияло стерильной белизной. В вагоне-бане было оборудовано три отделения: раздевалка, котельное и моечное с шестью душевыми кабинами. Соорудили также вагон-клуб и вагон-мастерскую на три слесарных верстака, с горном и тумбой с наковальней.

Всего — девять вагонов. Они были переданы командованию 3 марта 1942 года.

Поскольку задание по строительству бронепоездов было выполнено, производство начало перестраиваться на выпуск другой оборонной продукции. И все же паровозоремонтному заводу еще раз пришлось вернуться к строительству бронепоездов.

В конце сентября 1942 года в Пермь был эвакуирован недостроенный бронепоезд Мичуринского паровозоремонтного завода. Его сопровождала команда из пяти человек во главе со старшим сопровождающим А. А. Лозовым. 25 сентября бронепоезд был принят на достройку Пермским паровозоремонтным заводом.

Бронепоезд состоял из бронепаровоза и четырех бронеплощадок. Три площадки были полностью закрыты броней, а на четвертой — только крыша. Предстояло на готовом каркасе смонтировать боковые и торцовые стенки. Все бронеплощадки имели орудийные башни, но поворачивались они только вручную, механические приспособления отсутствовали. На паровозе броня была навешана лишь с левой стороны. На тендере стояла турникетная зенитно-пулеметная установка. Никаких жилых теплушек, вспомогательных и специальных вагонов при бронепоезде не было.

Мичуринский бронепоезд пермские паровозоремонтники достроили к концу 1942 года и передали военному командованию. Он был отправлен в резерв Главного управления бронетанковых и механизированных войск.

К. Ф. Ступников

ВО ГЛУБИНЕ УРАЛЬСКИХ ГОР

Константин Федорович Ступников родился неподалеку от Саратова — на станции Увек Рязано-Уральской железной дороги, где его отец работал стрелочником. Ступников закончил трехклассную церковноприходскую школу. Работал дворником, разнорабочим, пломбировщиком вагонов. В 1922 г. стал комсомольцем, а в 1924 г., в Ленинский призыв, вступил в партию.

В 1927 г. Ступникова направили учиться на Саратовский рабфак, затем в Ленинградский институт инженеров путей

сообщения. В 1935 г. он стал мастером первого на Урале электрифицированного участка Чусовская — Кизел. Во время войны был секретарем Чусовского горкома партии по транспорту.

С 1966 г. — персональный пенсионер республиканского значения. Награжден орденом «Знак Почета», четырьмя медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».

В первой половине воскресенья 22 июня все работники Чусовского горкома партии собрались у первого секретаря К. С. Литовских на экстренное заседание бюро горкома. Мы еще не знали подробностей событий, которые произошли на западных границах страны. Но сразу же решили: всем работникам горкома партии немедленно отправиться на заводы, предприятия и другие важные объекты района.

Мне, как секретарю по транспорту, было поручено провести митинг на Чусовском железнодорожном узле. Помню, как дружно и быстро собрались на привокзальной площади железнодорожники и их семьи. В тревожной тишине каждое слово воспринималось с особым вниманием. В этот час в наших сердцах рождалось новое чувство — чувство лютой ненависти к врагу. Все понимали, что теперь надо перестраивать работу на военный лад, принимать меры к мобилизации людей, обеспечивать фронт всем необходимым. Каждый был глубоко уверен, что лучшей помощью будет самоотверженный труд.

— Дисциплинированность и организованность — вот что обеспечит победу над фашистской Германией, — сказал на митинге машинист электровоза Чурин. — Крепить дисциплину труда — значит, крепить оборону, значит, активно помогать бойцам.

Да, война с гитлеровской Германией предъявила исключительные требования к промышленности Урала и особенно к железнодорожному транспорту.

Чусовской железнодорожный узел стоит как бы в центре важнейших коммуникаций Западного Урала. Он находится на стыке двух крупнейших магистралей — Свердловской и Пермской железных дорог с четырьмя ответвлениями на Тагил, Кизел, Пермь и Кузино через Калино. И по всем этим направлениям днем и ночью шли нескончаемые потоки грузов и эшелонов.

Урал в грозные дни войны стал поистине арсеналом фронта. Предприятия работали с удвоенной энергией. И нам, железнодорожникам, в свою очередь предстояло мобилизовать все силы и средства. Кроме увеличенных объемов обычных грузов — главным образом угля, руды, металла, металлоизделий, химикатов, лесоматериалов — прибавились военные грузы, в том числе и боеприпасы, изготовленные непосредственно в Чусовом. Даже такие предприятия, как вагонное, электровозное и паровозное депо, делали снаряды, гранаты, минометы и другое вооружение.

Не хватало вагонов, локомотивов, а главное — людей. Ушедших в действующую армию мужчин заменяли женщины, девушки, подростки. На многих предприятиях приняли решения удлинить рабочий день до 10—11 часов, отказаться от выходных дней.

Нельзя не сказать здесь о большой работе парторганизаций и политотделов на транспорте. Коммунисты, кроме основной работы, получали конкретные поручения — строгий контроль за своевременной погрузкой и выгрузкой вагонов, за прохождением поездов строго по графику и с опережением его, особый контроль за воинскими составами и санитарными эшелонами.

Однажды, еще в самом начале войны, в Чусовском горкоме партии раздался телефонный звонок из обкома. Пермь запрашивала: сумеем ли мы силами и средствами города Чусового построить бронепоезд.

Экстренно собралось бюро горкома. На это заседание пригласили руководителей ведущих предприятий города и Чусовского отделения Пермской дороги. Детально обсудив все возможности, бюро единодушно решило: построить бронепоезд силами и средствами Чусовского металлургического завода и железнодорожного узла, несмотря на их и без того титаническую нагрузку. Возглавить всю эту работу бюро поручило мне.

Решение о строительстве бронепоезда с воодушевлением было воспринято как рабочими городских предприятий, так и железнодорожниками узла. Мы все хорошо помнили, как прославили себя крепости на колесах еще в гражданскую войну. Большие надежды возлагали мы на них и в эту, только что начавшуюся, войну. Ведь бро-

непоезда оснащены мощной боевой техникой, имеют сосредоточенную силу вооружения. Они маневренны, могут быстро менять позиции. Единственный их недостаток — «привязанность» к рельсам.

Парторганизации завода и железнодорожного узла без промедления включились в работу. Провели митинги и собрания трудящихся по созданию денежного фонда строительства. Коллектив паровозного депо вышел на первый воскресник, заработав 2476 рублей. На митинге 31 октября 1941 года многие машинисты паровозного депо изъявили желание поехать на фронт со своим бронепоездом.

Такие же собрания и митинги прошли в вагонном и электровозном депо, в мостокотельном и транспортном цехах металлургического завода и на других предприятиях города.

Незамедлительно нужно было подобрать паровоз с соответствующими мощностью и габаритами, вагоны с усиленными колесными парами и рессорными подвесками. Предстояло сварить, прокатать и термически обработать броню, а прежде всего подобрать специалистов-энтузиастов, которые смогли бы решить эти задачи.

За работу активно взялись железнодорожники А. М. Воробьев, П. Г. Демьянов, Н. В. Карлюк, Л. В. Вяткин, работники металлургического комбината Г. П. Забалуев, М. П. Шуляков, А. В. Лукович, А. И. Лимонов, Е. Н. Удников и другие. Много дней и ночей провели они на строительстве и монтаже бронепоезда, по 18—20 часов не выходили из цехов, не сходили с бронеплощадок, не жалея труда и времени, чтобы ускорить выпуск грозной боевой крепости.

Трудностей было очень много. Не хватало чертежей, металла, инструмента, не было подходящей брони.

Основное преимущество бронепоезда — его крепкая броня. А чтобы сварить хорошую сталь, необходимы такие компоненты, как хромистый никель. Хром придает стали большую твердость и стойкость против кислот, никель же приносит другие ценные свойства — тугоплавкость, ковкость.

Хромоникелевая руда в то время добывалась едва ли не на единственном в стране Сарановском руднике Чусовского района — рудники на западе были захвачены. Сарановский рудник расположен высоко в Уральских горах. С началом войны значение его чрезвычайно

возросло, однако на первых порах возникли большие трудности с добычей и отгрузкой руды.

В Чусовской горком поступила телеграмма из Ставки: «Разберитесь обеспечением заводов Урала хромитовой рудой, обеспечьте отгрузку по плану, исполнение доложите. Председатель ГКО — Сталин».

Телеграмма, естественно, очень взволновала всех в горкоме. Нужно было срочно наметить мероприятия по выполнению распоряжения, а для этого надо было немедленно выехать на Сарановский рудник и самим досконально разобраться в причинах отставания. Поехали многие члены бюро во главе с первым секретарем горкома.

На месте мы установили, что рудник может обеспечить выполнение плана. Нужно только расширить площади и максимально механизировать погрузочные работы. Положение усугубляла еще и неравномерная подача порожних вагонов Чусовским отделением. Все бункера, а их и без того не хватало, завалены рудой, и шахтеры поневоле валили руду в отвал; потом эту руду приходилось грузить в вагоны в основном вручную. Сизифов труд! К тому же, лучшая часть рабочих ушла на фронт.

Следующее заседание бюро горкома проходило уже не на руднике, а в Чусовом. Были приглашены руководители Пермской железной дороги, представители наркомата и главка рудоуправления, а также другие работники, связанные с добычей и отгрузкой хромитовой руды.

Основным докладчиком был директор Сарановского рудника И. С. Антипин. Он коротко доложил о крупных недостатках в отгрузке руды и о выполнении намеченных шахтой мероприятий. Особенно серьезные претензии были к Пермской железной дороге. Несвоевременная подача вагонов под погрузку парализовала работу шахты. Антипин даже привез график подачи вагонов, на котором пикообразная линия — вверх, вниз, вверх, вниз — красноречиво отражала положение с погрузкой. Не скрывая гнева, Антипин сказал:

— Вот на эту высокую пику посадить кого-нибудь из работников НКПС, они бы узнали, что такое несвоевременная и неритмичная подача вагонов под хромитовую руду.

В своих выступлениях руководители Пермской дороги и ее Чусовского отделения заверили бюро горкома, что они решительно выправят положение с подачей вагонов. Другие представители также обещали помочь руднику в механизации работ, в строительстве эстакады и прочих нуждах Сарановской шахты.

...Уральцы всегда умели варить хорошую сталь, но приготовить броню для целого поезда так, чтобы она устояла против вражеских снарядов и бомб, оказалось делом непростым. Броня должна отвечать повышенным требованиям: иметь особую прочность, упругость, вязкость и в то же время необходимую твердость.

В горкоме вместе с руководством завода обсудили положение и пришли к выводу: просить, чтобы термическую обработку нашей бронестали производили в Перми — ведь у нас не было ни своего термического цеха, ни кадров, ни специальной технологии для термообработки.

Меня командировали в Пермь на Мотовилихинский завод.

Прямо с вокзала поехал в Мотовилиху. Решил с нашей заботой обратиться непосредственно к директору завода А. И. Быховскому. Он очень хорошо меня принял, для разговора вызвал к себе главного инженера завода. Они оба внимательно меня выслушали, но сделать термическую обработку брони для Чусовского завода все-таки не согласились. Их собственные производственные задания были чрезвычайно напряженными.

Пришлось поехать к заведующему транспортным отделом обкома партии. Подробно обсудили вопрос в присутствии заведующего промышленным отделом обкома. Они посоветовали организовать термообработку все же на месте, на Чусовском металлургическом заводе, подготовив все необходимое для этого.

Снова в Чусовом собралось внеочередное бюро — дело-то не терпело отлагательств. Пригласили руководителей и специалистов. И все-таки нашли помещение для специального термоцеха, оборудовали его необходимыми приспособлениями и механизмами, изготовили термопечь для закалки листов и подобрали соответствующих специалистов.

Многих людей, пришедших тогда в новый цех, до сих пор помнит первый начальник этого цеха Геннадий Федорович Комаров.

«На рабочие места рядом с термистами встали прибывшие по эвакуации с юга инженеры Кайстров, Нечаев, Шифман, Григорьев, Долуденко и другие. Свои знания и опыт отдавали делу мастера Ярмашев, Куприков. По-фронтовому работали термисты Зубарев, Карпенко и Вилушкин, машинисты кранов Якушин и Небитовский, слесари Небарако и Семенов.

В мостокотельном цехе на клепке и сборке брони трудились опытные котельщики —сверловщик-клепальщик Зеленский, сборщик Терентьев. Старшим котельщикам помогали ребята — Сюткин, Соколов и другие учащиеся ремесленного училища».

Список лучших строителей бронепоезда дополняет бывший разметчик мостокотельного цеха Петр Егорович Веретнов:

«За «одевание» поезда в броню взялись разметчики, бензорезчики, клепальщики, сборщики, электросварщики нашего цеха.

Мы, разметчики, работали под руководством опытных товарищей А. И. Барулева, Е. А. Овсеенко.

На самых ответственных участках трудились электросварщик Аркадий Дубяга, прессовщик Венедикт Юркин, бензорезчик Василий Гаев».

На первом этапе работы цеха то и дело возникали непредвиденные трудности. Например, при закалке лист сильно деформировался, на нем появлялись трещины. Мы никак не могли понять, в чем тут дело.

Помогли рабочая смекалка и творческий поиск инженерно-технических работников. Сделали специальные приспособления, так называемые клети, сваренные из рельсов, и зажимали лист в эти клети. Теперь он при опускании в масло не коробился. Пришлось также подбирать определенную температуру нагрева листа для закалки его в ваннах с маслом.

Когда все это и многое другое было найдено, бронелист, зажатый в клетях, хотя и давал незначительную деформацию, но его уже можно было крепить на каркас бронепоезда.

Приготовленный таким образом лист шел на сборку в мостокотельный цех, которым руководил Александр Иванович Лимонов. Рабочие трудились круглые сутки, отдыхая прямо в цехе, где было при-

готовлено специальное помещение с аккуратно заправленными кроватями.

Но некоторые листы были деформированы, а это не позволяло плотно и быстро соединить их с каркасом бронепоезда, так как ранее приготовленные отверстия на листе и каркасе не совпадали. Изыскивали всяческие способы, вплоть до дорогостоящих сверл, чтобы пропустить болт через отверстие листа точно в соответствии с отверстием в каркасе.

Самые неожиданные задачи возникали при изготовлении отдельных узлов и деталей, в частности шестерен поворота орудийных башен. Но и тут «солдаты в рабочих спецовках» с честью выходили из положения.

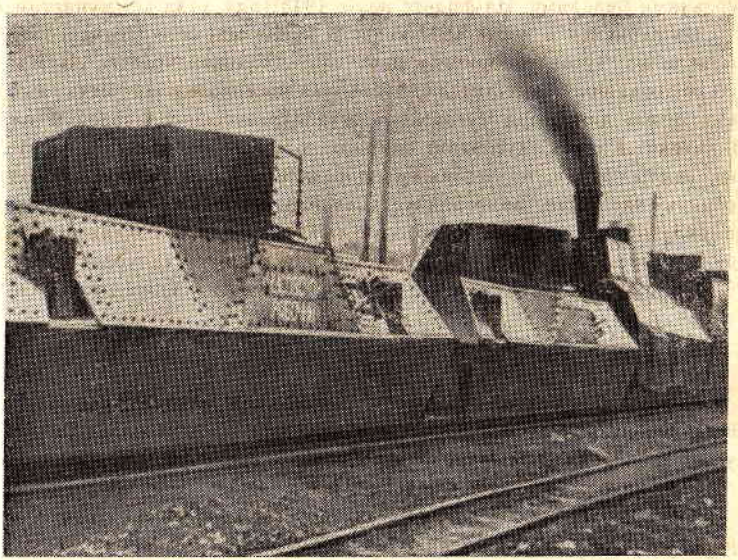
В качестве шестерни использовали бандаж самой большой по диаметру колесной пары пассажирского паровоза. Для нарезки зубчатой передачи этой шестерни надо было найти большой карусельный станок. Он нашелся в механическом цехе, руководил которым А. В. Лукович. Несмотря на полнейшую загрузку этого станка основной работой, мы все же сумели договориться с Александром Васильевичем, и токари-ударники очень быстро сделали нужное количество шестерен.

После закрепления бронелиста на всех четырех бронеплощадках и паровозе надо было смонтировать телефонную и прочую связь между командным пунктом, который находился на тендере, и площадками. За монтаж связи взялся начальник связи Чусовского узла Д. М. Плонитарский и мастера связи.

Наконец бронепоезд, который назвали «Чусовской рабочий», вышел на испытание от станции Чусовская до Теплой Горы и обратно. Затем мастера депо в кратчайший срок ликвидировали обнаруженные неисправности.

18 марта 1942 года бронепоезд «Чусовской рабочий» вышел из заводских ворот. На железнодорожном переезде через городскую улицу состоялся многолюдный митинг — чусовляне торжественно провожали свое детище. Стальную крепость повел в Пермь один из лучших машинистов Чусовского отделения дороги Михаил Меньшиков, зачисленный на бронепоезд добровольцем.

Но Меньшиков в Перми неожиданно заболел и вынужден был вернуться домой. Тогда из Чусового срочно вызвали другого машиниста — Козлова. Настолько срочно, что он едва успел захватить традиционный дорожный сундучок и тут же был отправлен в Пермь на специальной дрезине.



Бронепоезд «Чусовской рабочий».

Александр Иванович Козлов в строительстве бронепоезда участия не принимал — работал машинистом. Он даже на торжественных проводах не присутствовал — находился в это время в очередной поездке.

В Перми «Чусовской рабочий» некоторое время стоял в тупике на территории паровозоремонтного завода имени А. А. Шпагина. Но там

Козлов его не застал — бронепоезд уже был переправлен в депо станции Пермь II. Здесь и принял его Козлов. В документах сохранился даже номер бронепаровоза — серия О[в] № 2809.

Забегая вперед, можно сказать, что машинист Козлов прошел со своим бронепоездом почти всю войну — был тяжело контужен уже под самой Клайпедой. Награжден орденом Красной Звезды и несколькими медалями. На фронте же, в 1943 году, стал коммунистом...

Но вернемся к весне 1942 года. В конце марта в Пермь срочно вызвали из Чусового бригаду рабочих — двадцать человек. Возглавил ее тогдашний заместитель начальника мостокотельного цеха (ныне заместитель директора Чусовского металлургического завода) Федор Никитович Карпов. Чусовляне снимали со своего бронепоезда некоторые листы брони, по чертежам прорезали в них амбразуры, снова крепили на место, помогали устанавливать вооружение, «доводили до ума» орудийные башни, которые поначалу плохо и медленно поворачивались. Прожили в теплушках на Перми II около месяца. 29 апреля чусовской бронепоезд в составе 44-го дивизиона отправился на фронт.

Здесь совершенно необходимо небольшое отступление, чтобы внести полную ясность в вопрос о количестве бронепоездов. Для будущих исследователей истории пермских воинских формирований это особенно важно.

К апрелю 1942 года в Перми оказалось сразу три почти готовых бронепоезда. Но ведь 44-й дивизион состоял, как мы знаем, из двух бронепоездов.

Первоначально «Чусовской рабочий» был направлен на Пермский паровозоремонтный завод. Но обе рабочие канавы были заняты своими боевыми поездами — «Котовским» и «Щорсом». Поэтому «Чусовской рабочий» переправили на дооборудование и вооружение в депо Пермь II.

Командование 44-го дивизиона сначала по официальному акту приняло от ПРЗ бронепоезда «Котовский» и «Щорс». Однако все бронепоезда, построенные в Перми, были покрыты термически необра-

ботанной сталью. И только чусовской бронепоезд бронирован закаленной, а стало быть, и более прочной сталью. Этот фактор стал решающим. Командование решило включить в состав дивизиона именно «Чусовской рабочий». Вначале его ввели вместо «Котовского» и соответственно назвали «Котовским». Существует снимок той поры, на котором явственно видно еще не закрашенное старое название «Чусовской рабочий», а ниже более крупными буквами — «Котовский». Затем решили, что «Котовский» паровозоремонтного завода все-таки удовлетворяет требованиям и оставили его в дивизионе, исключив «Щорса» (номер его паровоза 5676). Соответственно и «Чусовского рабочего» еще раз переименовали — теперь уже в «Щорса». Такой снимок тоже существует: вверху все та же надпись «Чусовской рабочий», ниже — «Котовский», еще ниже — «Щёрс». Причем сначала так и было написано с ошибкой — через букву «ё».

Ну а «Щорс», как можно предположить, был отправлен в распоряжение Москвы, минуя пермские формирования — 30, 26 и 44-й дивизионы.

Следовательно, в паровозном депо Пермь II, на пермском паровозоремонтном заводе имени А. А. Шпагина и в городе Чусовом было построено не пять, как считалось раньше, а шесть бронепоездов. А если быть скрупулезно точным, то достраивался еще и седьмой, эвакуированный из Мичуринска.

Итак, бронепоезд «Пермский рабочий», созданный в депо Пермь II, вошел в состав 30-го дивизиона. Бронепоезда «Александр Невский» и «Александр Суворов», построенные там же, составили 26-й дивизион. «Котовский» паровозоремонтного завода и «Чусовской рабочий», построенный в Чусовом и переименованный в «Щорса», составили 44-й дивизион. «Щорс» паровозоремонтников, ставший безымянным, и мичуринский бронепоезд в пермские формирования не вошли и были отправлены непосредственно в распоряжение Москвы.

Хотелось бы отметить и такой факт: к тому времени, когда последние пермские бронепоезда ушли на фронт, положение железнодорожников в тылу было приравнено к положению бойцов Красной Армии на фронте.

В мае 1942 года Государственный комитет обороны принял решение прекратить призыв в Красную Армию железнодорожников, возвратить из армии на места прежней работы машинистов, помощников машинистов, поездных диспетчеров и дежурных по станции.

15 апреля 1943 года Президиум Верховного Совета СССР издал Указ «О введении военного положения на всех железных дорогах». В нем говорилось, что все рабочие и служащие железнодорожного транспорта на период войны считаются мобилизованными и несут обязанности и ответственность перед Родиной наравне с военнослужащими Красной Армии.

Факты, достаточно красноречиво говорящие сами за себя.

А теперь последуем за пермскими бронепоездами по их военным дорогам.

НА ФРОНТЕ

30-й ДИВИЗИОН

Из Перми в Москву бронепоезд «Пермский рабочий» по очереди вели локомотивные бригады Николая Максимовых и Михаила Коскова — двенадцать часов одна бригада, двенадцать — другая.

Командир бронепоезда старший лейтенант Решетников занимался боевой подготовкой, политрук Лихачев проводил политзанятия. Когда выпадали свободные минутки, вниманием овладевал Максимовых. Он был хорошим организатором и компанейским человеком. Еще в депо руководил драматическим кружком, пел, играл на многих музыкальных инструментах. Был запевалой и в дороге.

Москва встретила неласково. Суровая была в те дни столица. Все затемнено. Гудки запрещены. Окраинные улицы перехвачены противотанковыми заграждениями. Вечерами в небо поднимались аэростаты. Ночи напролет грохотали зенитки.

Бронепоезд поставили в Митьковский тупик на Ярославском вокзале. Потом перевели в Люблино для окончательной доводки орудийных башен. Неоднократно выезжали на пристрелки.

Из Коломны на усиление дивизиона пришел мотоброневаген (МБВ). Называли его также легким бронепоездом. С его приходом закончилось окончательное укомплектование 30-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Что же представлял из себя мотоброневаген? Это такая же боевая единица, как и основной бронепоезд, а по своим боевым и тактическим качествам даже превосходит его. Во-первых, малые габариты делали мотоброневаген менее уязвимым; во-вторых, отсутствие дыма и шума способствовало лучшей маскировке; в-третьих, высокая скорость — 100 километров в час; наконец, численность экипажа на треть меньше, чем в бронепоезде.

Смонтирован МБВ на пульмановской четырехосной платформе удлиненных габаритов. Снабжен мотором внутреннего сгорания АМ-12

(авиационный 12-цилиндровый мотор мощностью 600 лошадиных сил). И, пожалуй, единственный недостаток: требовался большой запас высокооктанового бензина, в то время остродефицитного.

Прекрасная броня 25-миллиметровой толщины защищала от любого наземного огня. Из вооружения — четыре 76-миллиметровые пушки, четыре бортовых пулемета системы «максим», два лобовых пулемета системы Дегтярева (ДТ) и два крупнокалиберных зенитных пулемета.

К сожалению, мотоброневагоны не имели серийного производства. Так что 30-му дивизиону, можно сказать, повезло.

Командиром дивизиона был назначен капитан Евсеев — волевой грамотный офицер, уже успевший повоевать.

Дивизион не участвовал в каких-либо сверхмощных наступлениях, преимущественно вел так называемые бои местного значения, исправно нес свою службу. К истории дивизиона как нельзя лучше подходят слова известного советского поэта Николая Тихонова:

«Война знает могучие сражения, где сталкиваются огромные массы, где гремят тысячи орудий и танки идут в атаку целыми армиями, а самолеты закрывают небо. Это грандиозное сражение, но и в мелких стычках погибают бойцы, рождаются герои».

Когда работа над этой книгой уже заканчивалась, было получено еще одно документальное свидетельство, которого так недоставало в рассказе о 30-м дивизионе. Приводим его здесь полностью.

«30-й отдельный дивизион бронепоездов начал свое формирование 27 октября 1941 г. на ст. Всполье (г. Ярославль, Московский военный округ) и был полностью сформирован в феврале 1942 г. (в г. Москве).

Бронепоезд № 1 дивизиона был построен по инициативе и на средства трудящихся г. Перми и Пермской области рабочими-железнодорожниками Пермской железной дороги в депо на ст. Пермь II. Бронепоезд № 1 был назван «Пермский рабочий».

Бронепоезд № 2 в ноябре 1941 г. сформирован в 1-ом запасном полку бронепоездов и включен в состав дивизиона.

28 февраля 1942 г. дивизион бронепоездов № 30 (в составе двух бронепоездов) выехал из Москвы и поступил в оперативное подчи-

нение Северо-Западного фронта. 15 марта 1942 г. участвовал в боевых действиях по освобождению ст. Лычково на железной дороге Бологое — Старая Русса.

30 марта 1942 г. был выведен в г. Ярославль на ремонт, затем был отправлен в Москву, где до 14 июля занимался боевой подготовкой.

14 июля 1942 г. дивизион выступил из Москвы, с июля 1942 г. по сентябрь 1944 г. участвовал в боях на Сталинградском, Южном и 4-ом Украинском фронтах.

Дивизионом командовали: капитан Евсеев Л. Н. (январь — апрель 1942 г.), майор Зверев Г. П. (апрель — июнь 1942 г.), капитан Сафонов И. М. (июль — ноябрь 1942 г.).

30 ноября 1942 г. командиром дивизиона назначен капитан Серавнин С. И.».

Скупые строки документа комментируют и дополняют сами участники боев.

И. П. Лузин

ЛЫЧКОВО-ПОДОБИНСКАЯ ТРАГЕДИЯ

Иван Павлович Лузин родился в 1917 г. в Частинском районе Пермской губернии, в крестьянской семье. В родной деревне Песьянке окончил четырехклассную школу.

В 1931 г. переехал в Пермь. Работал мастером на маслозаводе, начальником отделения связи, служил в армии. В 1939 г. поступил на Пермский моторостроительный завод.

С 30-м дивизионом прошел весь ратный путь, затем вплоть до демобилизации в 1946 г. служил механиком-водителем танка.

В настоящее время — на пенсии, живет в Перми.

Приказ выехать из Москвы на фронт мы получили уже в конце февраля 1942 года.

Путь наш лежал через Клин, Калинин. Впервые мы увидели разрушенные, опустошенные города. На вокзалах — обгоревшие вагоны,

разбитые здания, на улицах — сплошные развалины. На крупной узловой станции Бологое, куда мы прибыли поздно вечером, впервые сами попали под бомбежку. Узел был крепко защищен зенитными средствами, но отдельным самолетам время от времени удавалось прорываться.

Сразу после налета поехали дальше. Часто и подолгу стояли на станциях, так как дорогу почти беспрерывно бомбили, пути то и дело приходилось восстанавливать.

Но, несмотря на задержки, к месту назначения прибыли вовремя: станция Любница в Валдайском районе Новгородской области. Это была уже прифронтовая станция, здесь разгружали воинские эшелоны, отсюда отправляли раненых. Для вражеской артиллерии станция была недосягаема, но бомбардировкам подвергалась частым и жестоким.

Для нас было подготовлено специальное место стоянки — тупичок в глухом лесу у разъезда Быльчино в 23 километрах от линии фронта. Легкий же бронепоезд стоял чуть поближе к передовой — невдалеке от Любницы.

Командовал Северо-Западным фронтом в ту пору генерал-лейтенант П. А. Курочкин. Мы прибыли в Любницу в первой декаде марта 1942 года и поступили в оперативное подчинение 34-й армии генерал-майора Н. Э. Берзарина, впоследствии первого советского коменданта Берлина.

Пока шла разведка, выявление и уточнение огневых точек и средств противника, налаживание связи с передовой и с железной дорогой, экипаж и боевые расчеты занимались учебой, отработкой предстоящих боевых задач.

До предела были заняты связисты. Не меньше работы было и у разведчиков, которые не выходили с наблюдательного пункта с утра и до глубокой ночи — выявляли вражеские огневые точки, заносили их на схему и передавали на командный пункт. А уж там готовили данные для артиллерийского и пулеметного обстрела. Командование наше вместе с командованием полевых частей выбирало огневые позиции для бронепоездов, откуда они должны были наносить удары по врагу.

Линия фронта проходила между станциями Муры и Лычково. К передовой выезжали почти ежедневно. Здесь держала оборону одна из частей окруженной под Старой Руссой 16-й немецкой армии. Машинист Михаил Косков еще в Москве стал техником-лейтенантом, поэтому локомотивом «Пермского рабочего» управляли посменно Николай Максимовых и Яков Политов, а мотоброневагоном — Хаим Лапидус.

Часто бронепоезда попадали под минометные обстрелы и налеты вражеской авиации, особенно возле самой станции Лычково, где железнодорожное полотно проходило через открытое, без единого деревца, поле. Правда, в первую неделю боевых действий, с 8 по 15 марта, налеты были еще не особенно сильными, зенитчики успешно справлялись с ними.

В середине марта перед дивизионом была поставлена конкретная боевая задача: помочь пехоте занять хорошо укрепленную станцию Лычково.

Но для этого прежде всего надо было выбить противника с господствующей высотки, с которой хорошо просматривалась и простреливалась вся местность. Пехота наша, залегшая в заболоченной низине, находилась в очень тяжелом положении: противник буквально не давал поднять головы. Удобно было действовать с высотки и фашистским снайперам. Именно от снайперской пули погиб разведчик Кирьянов.

На огневые позиции бронепоезд прибыл часам к восьми. Первые вражеские траншеи располагались всего метрах в 800 от железнодорожного пути. Уже начинало светать. Утро вставало солнечное и морозное — первое утро не оборонительных, а активных боевых действий. Железнодорожное полотно поднято высокой насыпью. Все люди на своих боевых местах и настроены по-боевому.

Поступил приказ открыть огонь из всех орудий. Для начала выпустили по 30 снарядов. Потом с наблюдательного пункта стали корректировать огонь по заранее выявленным целям.

Но и противник на высоте не молчал, вел по бронепоездам минометно-артиллерийский огонь. Одна из мин угодила в бронеплощадку. Броня выдержала, лишь порвало несколько болтов крепления

Пулеметчик бронепоезда «Пермский рабочий» И. П. Лузин.

и осколком ранило в голову пулеметчика Павла Попова. Ему тут же сделали перевязку, и он остался в строю.

На одном месте бронепоезду стоять противопоказано. Он то и дело продвигался вперед или откатывался назад на заранее подготовленные позиции. Так же активно действовал и МБВ.

Бой затих в четвертом часу дня. Но с передовой отошли только с наступлением темноты.

На основной базе в Быльчино бронепоезд привели в порядок: прочистили орудия от нагара и зачехлили, собрали стреляные гильзы, пополнили на стеллажах запасы снарядов и патронов. За ужином старшина Владимир Батраков расщедрился: впервые выдал фронтовые сто граммов. Но все равно долго не спалось: каждый заново переживал все перипетии первого боя.

На другой день опять рано поутру выехали на передовую, заняли позиции — один бронепоезд в полукилометре от другого.

В этот раз задача была поставлена несколько иная: обоими бронепоездами одновременно провести получасовую артподготовку на узком участке фронта, чтобы дать возможность стрелковому батальону атаковать высоту. Было видно, как скрытно подтягивалась на исходный рубеж пехота. Через наблюдательные щели высотка как на ладони: там бушевало сплошное море огня. Ровно через 30 минут бронепоезда перенесли огонь в глубину вражеской обороны, а наша пехота поднялась в атаку.

Однако атака была отбита — и с немалыми потерями.

Тогда командование решило сосредоточить огонь на огневых точках, выявленных в процессе боя. Войсковая артиллерия помочь бронепоездам почти не могла: у нее был чрезвычайно ограниченный запас снарядов.

Весь день прошел в обоюдной перестрелке. И весь день тянулись с передовой раненые. Одни ковыляли сами, других тащили на специально приспособленных лыжах, третьих волокли на шинелях и плащ-палатках. Не оставляли на поле боя и убитых. Перевязочный пункт был оборудован невдалеке, в насыпи железнодорожного полотна. После первичной обработки раненых отправляли дальше — в госпиталь на станцию Максатиха.

На 17 марта готовилось большое наступление. Полевую артиллерию наконец обеспечили достаточным количеством снарядов. На скрытых позициях затаились гвардейские минометы — знаменитые «катюши». Подтянули к передовой до двух батальонов пехоты в маскировочных халатах.

В 10 утра началась общая артподготовка. На этот раз в ней участвовали не только орудия бронепоездов, но и полевая артиллерия, и гвардейские минометы. Впервые мы увидели «катюши» в действии.

Но и враг был хитер. Видимо, предчувствуя наступление, немцы еще до артподготовки оттянули свои огневые средства в глубь обороны, а когда наши батареи перенесли огонь в глубину, немцы снова выдвинулись вперед. Поэтому, как только в атаку на высоту пошли пехотинцы, они были встречены всей мощью огня. Впервые на этом участке гитлеровцы применили огнеметы.

И атака захлебнулась. Во второй раз поднялись поредевшие ряды — и снова были встречены огнеметами. При всем героизме бойцов овладеть высотой в этот день так и не удалось.

Опять с передовой стали поступать раненые и обгоревшие солдаты. Начались потери и на «Пермском рабочем». Был смертельно ранен помощник машиниста Николай Москвин. Тяжелая мина разорвалась на противоположной от огня противника стороне. Броне мины не причиняли никакого вреда. А вот тут осколок влетел вроде бы с «безопасной» стороны и через открытое окошко угодил прямо в висок Москвина.

Бронепоезда вплоть до темноты продолжали усиленный обстрел вновь обнаруженных огневых точек противника.

Активно действовала авиация немцев. Она ежедневно кружила над Любницей, над подходящими к ней эшелонами. Правда, станция была довольно сильно укреплена зенитными средствами, которые вынуждали самолеты вести почти бесприцельную бомбардировку с большой высоты.

И вот наступил трагический день — 18 марта.

Утром, как и в прежние дни, выехали на передовую. Ясный, солнечный денек. Уже начинало немного подтаивать. Ничто, казалось, не предвещало беды. Открылась обычная, не очень интенсивная пере-

стрелка, которая часам к десяти и вовсе стихла. Расчеты «Пермского рабочего» высыпали наружу. Грелись под ласковым мартовским солнышком на крышах бронеплощадок, на насыпи. На месте оставался только расчет зенитной пушки — она стояла на тендере бронепаровоза.

Неподалеку, в насыпи полотна, находился командный пункт пехотного полка, с которым мы взаимодействовали. Командиры в это время обсуждали положение: что делать, как выбивать немцев с высоты.

И вдруг раздался протяжный крик:

— Во-озду-ух!

На бронепоезд буквально свалилась девятка вражеских самолетов. Началась сильная бомбежка. Бойцы бросились к люкам, поспешно занимали боевые места. Зенитная пушка, которой командовал А. В. Косыгин, уже вела огонь. Но силы были слишком неравными. Одновременно с бомбардировкой самолеты вели огонь из бортовых пушек и пулеметов, норовя угодить прежде всего по бронепаровозу и зенитному орудию.

Когда самолеты вышли из первого захода, выяснилось, что расчет зенитки полностью выведен из строя. Убитых, правда, не было, но все тяжело ранены. Второй заход опять был нацелен на бронепаровоз, который буквально изрешетило снарядами и осколками. Погибли машинист Н. И. Максимовых и кочегар А. И. Костров. Паровоз был объят паром, из пробоин в тендере хлестала вода. На второй бронеплощадке, которой командовал лейтенант Н. И. Куприн, повредило орудийную башню. Как раз в этот момент у орудия стоял наводчик Владимир Маклаков. Осколок бомбы угодил ему в поясницу, и он уже мертвым повалился на пушку. Я был пулеметчиком и стоял у входа в башню — сильно контузило и меня. На командном пункте пехотного полка тяжело ранило командира дивизиона капитана Евсеева.

Много лет спустя мне в руки попало последнее письмо Володи Маклакова, написанное им домой, в Пермь, 5 марта, то есть за две недели до гибели:

«Здравствуйте, мама и Маруся...

Прошло уже три месяца, как я расстался с вами, а еще сколько таких месяцев впереди, очень трудно сказать. Буду жить надеждой, что все-таки увидимся. Мама, о моем здоровье очень не беспокойся, на мой век хватит. Главное, сама не болей и береги свое здоровье, за водой сама не ходи, запрещаю. Немного о себе: усиленно изучаю военную технику. Готовлюсь встретиться в скором времени с врагом, участвовать непосредственно в освобождении советской земли от него.

Проезжая по освобожденным районам и городам, как-то: Клин, Калинин и другие, видя все разрушения, которые причинил враг, закипает сердце от негодования. На бумаге все не расскажешь. Посылаю письмо с делегацией, которая приехала на фронт.

Пока до свиданья...

Город Валдай.

Ваш В. Маклаков».

А вслед за письмом пришла похоронка жене Володи — К. Н. Маклаковой:

«Ваш муж Маклаков Владимир Михайлович 18 марта 1942 года в 13.30 часов героически погиб в борьбе с немецкими оккупантами и похоронен разъезд Быльчино Калининской железной дороги — возле железнодорожного полотна братская погила.

За командира дивизиона старший лейтенант Решетников,
Комиссар дивизиона старший политрук Скрипченко,
Адъютант старший лейтенант Перунов».

Не одно и не два таких извещения ушли в Пермь — десять человек погибло при той бомбежке, много было раненых. Не только у нас, но и в стрелковом полку.

С основной базы срочно вызвали обычный, «черный», как мы его называли, паровоз. К вечеру бронепоезд эвакуировали в Быльчино.

Прямых попаданий в бронепоезд не было, бронеплощадки пострадали незначительно, но бронепаровоз требовал основательного ремонта — в нем насчитали 38 пробоин.

На другой день бойцы копали скорбную могилу — братскую, одну на всех. На третий день похоронили своих боевых товарищей. Святой клятвой поклялись отомстить врагу.

А командование решало — что делать с бронепоездом дальше. Предлагалось несколько вариантов. В конце концов решили всю команду вместе с бронепоездом отправить в тыл, в Ярославль.

В самом конце марта дивизион вышел из Бычьчино и через несколько дней был уже далеко от фронта. Остановились на разъезде Подобино, километрах в двух-трех от города Бежецка. Было видно, как над городом рассеивался дым, сквозь который просвечивали всполохи огня. Город только что бомбили.

Стояло раннее утро.

И вдруг ненавистное — «воздух!».

Прямо в лоб эшелону вынырнул одиночный самолет и начал расстреливать в упор. Потом посыпались бомбы. Пушки едва успели сделать по выстрелу-другому, открыл огонь и тут же захлебнулся зенитный пулемет. Но все это длилось мгновения. Вдоль эшелона рвались бомбы. От теплушек полетели доски. Разворотило вагон-кухню. Один повар — Александр Ломов — убит, другой тяжело контужен. Самолет, отбомбившись, улетел.

Горели вагоны, искорежило и перекосило бронеплощадки, у зенитной установки лежал убитый пулеметчик, рядом начальник боепитания старший лейтенант Гущин. Бронепаровоз передней парой колес сбросило с рельсов, бандаж первой оси лопнул, раскололись цилиндры, с котла взрывной волной сорвало броню. На первом пути горели платформы с тюками прессованного сена, следовавшие на фронт.

«Черный» паровоз уже растаскивал вагоны. Огню не дали распространиться — подоспели другие паровозы, горящие платформы с сеном просто сбрасывали под откос, потом тушили.

Вот какой была эта трагедия, начавшаяся под Лычково и закончившаяся далеко в тылу, почти за 300 километров от линии фронта.

В Ярославле авторитетная комиссия определила, что восстанавливать бронепоезд после подобинской бомбардировки — себе дороже: проще построить новый. Но нашелся готовый бронепоезд в Вологодском паровозном депо. Получать его поехал машинист Яков Фокеевич Политов с бригадой и несколькими бойцами. А команда тем временем перебралась в Москву, в резерв Управления бронепоездами

ГАБТУКА (Главное артиллерийское и бронетанковое управление Красной Армии).

Вскоре бронепоезд прибыл. Поскольку команда оставалась в основном пермской, новый бронепоезд назвали по-старому — «Пермский рабочий». Он продолжал воевать, но уже на южных фронтах страны.

Конечно, И. П. Лузин вспомнил далеко не все да и судил о событиях односторонне. Его рассказ дополняют воспоминания М. И. Коскова, в которых хотя и говорится о тех же событиях, но уже под иным углом зрения.

М. И. Косков

МЫ НАЧИНАЛИ С НЕУДАЧИ

Вся жизнь Михаила Ивановича Коскова связана с железной дорогой. Еще в 1927 г. восемнадцатилетним парнем устроился он чернорабочим на угольный склад Пермского паровозного депо. Служил в войсках ОГПУ помощником машиниста в бронедивизионе. После службы в армии работал машинистом. В декабре 1941 г. добровольно уехал на фронт с бронепоездом «Пермский рабочий».

После войны работал в депо Армавир Северо-Кавказской железной дороги машинистом-инструктором — вплоть до выхода на пенсию в 1963 г. Награжден орденом «Знак Почета».

...Итак, Москва позади.

Клин, Калинин, Бологое. В Бологом ночью угодили под бомбежку. Были повреждены пути и стрелочные переводы. В их срочном ремонте пришлось принимать участие и нашей восстановительной бригаде под руководством мастера пути Иосифа Шерстобитова.

Наконец, прибыли к месту назначения — под разъезд Быльчино. Теперь мы сами могли мстить фашистам за все их зверства, о кото-

рых раньше знали только понаслышке и последствия которых успели повидать своими глазами в Клину, Калинине, Бологом.

Через несколько дней после прибытия мы получили приказ о выступлении на передовую. Но перед этим надо было разведать состояние путей. Отправились втроем: командир бронепоезда старший лей-

Техники-лейтенанты бронепоезда «Пермский рабочий» И. Шерстобитов (слева) и М. И. Косков.

тенант Решетников и мы, двое техников-лейтенантов, Шерстобитов и я — один путеец, другой паровозник.

Через Любницу до станции Муры доехали, а дальше пошли пешком. Линия фронта проходила между станциями Муры и Лычково, отстоящими одна от другой на шесть-семь километров.

Конечно, железнодорожное полотно было восстановлено наскоро — зима, холодно, земля мерзлая. Некоторые шпалы лежали на грунте, а иные зависли в воздухе. Все же на малой скорости подъехать к передовой было можно.

Согласно приказу, мы начали активные боевые действия. Если зенитных средств на обоих бронепоездах не хватало, то боевой техникой, предназначенной для наземных целей, они были оснащены неплохо. Выезжали на передовую ежедневно, и неприятностей противнику мы доставляли немало. Но и немцы не бездействовали.

Помню, однажды я вел к фронту «черный» паровоз. С нами был единственный пульмановский вагон, в нем пятьдесят бойцов и командиров. Вдруг над станцией Муры появилась вражеская авиация. Она всегда появлялась «вдруг», хотя ждать ее можно было всякую минуту. По-моему, это были бомбардировщики дальнего действия. Но почему-то два самолета отделились и набросились именно на наш совершенно беззащитный паровоз. Локомотивная бригада и я успели выпрыгнуть из будки и залечь. Выскочили и бойцы из вагона. Одна бомба разорвалась метрах в двадцати перед нами, другая позади. Нас оглушило, закидало землей и снегом.

В вагоне пострадал лишь один красноармеец, не успевший выбежать наружу. Громадная глыба мерзлой земли проломила крышу и сломала ему ногу.

С паровоза сорвало барьеры и повредило электротурбину, но из строя он не вышел. Никаких других потерь, к счастью, не было.

Особенно запомнилась, как и всем в дивизионе, трагическая бомбежка 18 марта.

От прямого попадания контрольная платформа сразу же разлетелась в щепы вместе со всем железнодорожным имуществом. Бронепаровоз практически вышел из строя. Но все-таки Иосиф Шерстобитов под сильным обстрелом сумел отцепить его от одной бронепло-

щадки, а Яков Политов довел до станции Муры. Здесь паровоз пришлось потушить — котел не держал воду.

Под мотоброневагон угодила тяжелая фугаска, и он завис на воронке. Многих контузило, в том числе и механика Лапидуса.

В эту же бомбежку был тяжело ранен на наблюдательном пункте командир дивизиона капитан Евсеев. Его отправили в госпиталь, и больше мы с ним не виделись. Дивизион временно принял командир нашего бронепоезда старший лейтенант Решетников.

Восстановительная бригада выручала из беды броневагон. Засыпали воронку, подвели рельсы и вытащили-таки его на неповрежденный участок пути.

Сложнее оказалось положение с бронеплощадкой, сброшенной с рельсов. Пришлось подводить так называемую «лягушку». Вытаскивать площадку «черным» паровозом пришлось мне. За помощника взял машиниста Алексея Костылева. Местность совершенно открытая да еще и насыпь высокая — метра два с лишком. Но, с грехом пополам, все же удалось вытащить.

А вот с мотоброневагоном мы намаялись. Только начну приближаться, гитлеровцы открывают прямо-таки ураганный огонь. Еще дважды пытался я в тот день подъехать к мотоброневагону — но немцы так и не подпустили. Только ночью удалось наконец увести его.

Все уцелевшее хозяйство опять собралось в тупичке на разъезде Быльчино...

Никогда не изгладится из памяти и подобинская катастрофа.

Сколько налетело самолетов — не знаю, не до счета было. Только в наш эшелон случилось пять прямых попаданий. Горели все теплушки, платформы с сеном, стоявшие на первом пути, станция, загорелся наш вагон с боеприпасами. Шерстобитову и мне, как более опытным железнодорожникам, пришлось откатывать уцелевшие вагоны подальше от горящих. А главное — не допустить, чтобы огонь перекинулся на вагоны с бензином, которого в цистернах было тонн восемнадцать.

Со станции Сонково прибыл восстановительный поезд. Сформировали еще состав для дальнейшего продвижения на Ярославль. У нас

сгорели пять теплушек, вещевой склад, два классных вагона. Бронепаровоз, бронеплощадку и сгоревшие вагоны пришлось оставить. Как положено, сняли с них пушки, пулеметы, забрали боеприпасы.

Когда приехали в Ярославль, мне тут же вручили предписание — ехать обратно в Сонково и с восстановительным поездом организовать подъем и отправку бронепаровоза и бронеплощадки.

Бронеплощадку мы погрузили на тяжеловесную платформу, а бронепаровоз подняли на рельсы и осторожно, самой малой скоростью, довели до депо Сонково. Здесь подремонтировались и с ограниченной скоростью и всевозможными предосторожностями прибыли на Ярославский паровозоремонтный завод.

Однако ни бронепаровоз, ни бронеплощадка уже ни на что не годились — ремонтировать их было бессмысленно.

Мотоброневагон мы восстановили, а бронепоезд получили из Вологды новый.

О том, как воевал экипаж этого нового бронепоезда, рассказывает бывший командир дивизиона полковник Серавнин.

С. И. Серавнин

ОТ КАСПИЯ ДО ЧЕРНОМОРЬЯ

Семен Иванович Серавнин родился в 1903 г. в деревне Бухолово Владимирской губернии. После действительной службы в Красной Армии в 1928 г. был направлен учиться на Ярославский рабфак. Затем окончил артиллерийскую школу.

С 1935 г. судьба Серавнина оказалась прочно связанной с бронепоездами. Начинал он командиром бронеплощадки 9-го отдельного бронедивизиона, во время событий на озере Хасан командовал бронепоездом.

С сентября 1942 г. и вплоть до расформирования возглавлял 30-й отдельный бронедивизион, с которым и прошел всю войну.

В 1954 г. уволился в запас в звании полковника. Награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Бронепоезда во время Великой Отечественной войны входили в состав бронетанковых и механизированных войск Советской Армии, были, как правило, резервом фронта и придавались в оперативное подчинение той или иной армии.

Наш 30-й отдельный дивизион являлся самостоятельной тактической единицей, состоял из двух бронепоездов, взвода бронеавтомобилей, штаба и основной базы. Каждый бронепоезд имел на вооружении четыре 76-миллиметровые пушки, восемь бортовых станковых пулеметов и четырехствольную зенитно-пулеметную установку.

Уже на первом этапе войны бронепоезда сыграли определенную роль: они отражали натиск противника в полосе железных дорог, обеспечивали фланги наших войск, прикрывали отход частей. В период наступательных операций бронепоезда вынуждены были долгое время оставаться в армейских тылах и выходить к переднему краю только после восстановления железнодорожных путей и мостов, разрушенных противником.

30-й дивизион бронепоездов внес достойный вклад в дело разгрома врага на отдельных участках Сталинградского, Южного и 4-го Украинского фронтов. Дивизион входил в оперативное подчинение 28, 44, 51-й и отдельной Приморской армий. Участвовал в боевых операциях и в то время, когда эти армии находились в обороне.

Бронепоездом «Пермский рабочий» (№ 1) после старшего лейтенанта Решетникова командовал капитан Фишман, помощником у него был старший лейтенант Перистый.

Мотоброневагоном (бронепоезд № 2) в первый период войны командовал капитан Розовский, его помощником был старший лейтенант Табагуа. В октябре 1942 года Розовского отозвали в распоряжение штаба армии. Командиром МБВ был назначен М. Н. Перистый, ставший к этому времени капитаном.

Хотя боевые действия нашего дивизиона носили эпизодический характер, мне хотелось бы сделать краткий обзор боевого пути броне-

поездов на отдельных участках фронта, отразить деятельность каждого командира бронепоезда, большую партийно-политическую работу офицеров и политработников дивизиона с личным составом, а также работу штаба.

В КАЛМЫЦКИХ СТЕПЯХ

В октябре 1942 года наш дивизион был переброшен на левое крыло Сталинградского фронта, на железнодорожный участок между станциями Басистая и Улан-Хол протяженностью свыше ста километров. Эта единственная железнодорожная магистраль, связывающая центр страны с югом, проходила вдоль линии фронта по побережью Каспийского моря.

Мы входили в оперативное подчинение 28-й армии. Командующий поставил перед дивизионом боевую задачу: оборонять полосу во взаимодействии с другими частями армии; не допускать противника на побережье Каспийского моря; сопровождать воинские эшелоны, прикрывая их от налетов авиации; отражать и уничтожать подвижные группы противника, просочившиеся в полосе железной дороги.

Штабом дивизиона совместно с командиром стрелкового батальона 286-й стрелковой бригады был составлен план боевых действий. Бронепоезду капитана Фишмана надо было вместе с десантной ротой охранять участок дороги от Улан-Хола до разъезда Лиман (50 км). Исходная позиция — станция Улан-Хол. Там же разместились штаб дивизиона и штаб батальона с одной стрелковой ротой в резерве. Второй бронепоезд (МБВ), которым командовал капитан Перистый, охранял участок от Лимана до Басистой. Исходная позиция — станция Басистая. Связь между штабами и бронепоездами — селекторная и по радио, с десантными частями — по радио и телефонная.

В то время, когда шли ожесточенные бои на улицах Сталинграда, в октябре — ноябре 1942 года, противник активизировал действия и на южном крыле фронта. Бронепоезда, курсируя по своим участкам, сопровождали эшелоны, отбивали налеты вражеской авиации, которая до нашего прибытия чувствовала себя безнаказанно — на бреющем полете обстреливала эшелоны и станционные сооружения.

Но так продолжалось только до конца октября, когда с «Пермского рабочего» был сбит первый самолет. Он пикировал прямо на бронепоезд, но попал под пулемет зенитной установки. Торопливо сбросив свой смертоносный груз в степи, он горящим факелом упал на переднем крае своих войск.

То-то ликования было у команды!

В эти же дни легкий бронепоезд Перистого во время вражеского авианалета на Басистую подбил еще один самолет. После этих потерь вражеская авиация уже опасалась бомбить с малых высот, а увеличив потолок, бомбометание производила куда менее прицельно.

По вызову стрелковых подразделений бронепоезда выходили в ночное время отражать прорывы подвижных групп противника. Дивизион открывал огонь из орудий и бортовых пулеметов, включив мощные прожекторы. Этот метод давал большой технический эффект, так как ослепленные гитлеровцы не могли вести прицельного огня и, как правило, откатывались назад, оставляя убитых и технику. Наши потери были минимальными.

Более активно действовал противник на Уланхольском участке. Улан-Хол являлся станцией снабжения 28-й армии, поэтому бронепоезду Фишмана довольно часто приходилось выезжать на этот участок для отражения и уничтожения просочившихся подвижных разведывательных групп противника.

За боевые действия дивизиона командующий 28-й армией генерал-лейтенант В. Ф. Герасименко объявил благодарность всему личному составу дивизиона, а командир «Пермского рабочего» капитан Фишман был представлен к ордену.

НА ПОБЕРЕЖЬЕ ТАГАНРОГСКОГО ЗАЛИВА

После освобождения Северного Кавказа и города Ростова-на Дону, как только были восстановлены железнодорожные пути и мосты, дивизион в конце марта перебросили к Таганрогскому заливу Азовского моря на участок между станциями Нижнегниловская и Приморка. Основная задача — прикрытие левого фланга 28-й армии от воз-

можной высадки морских десантов противника. Оборону побережья занимала 416-я стрелковая дивизия.

Вместе с командиром этой дивизии мы составили оперативный план совместной обороны. Подразделения дивизиона организовали на побережье отдельные опорные и наблюдательные пункты. Их заняли разведчики и связисты. Для каждого бронепоезда определены исходные позиции: поезд Фишмана — разъезд Морской Чулек, поезд Перистого — станция Синявская. Штаб дивизиона и основная база находились на станции Нижнегниловская. Бронепоезда отстаивались, как правило, в выемках, укрытые маскировочными сетями, так как противник производил частые разведывательные полеты и бомбардировку позиций. Каждому бронепоезду был придан десант — стрелковый взвод из состава 416-й дивизии.

Выход бронепоездов для проведения огневых налетов предпринимался обычно под покровом ночи или на утренней заре. Огонь велся по заранее выбранным целям. Чаще всего это были такие важные объекты, как Таганрогский морской порт, железнодорожная станция, завод, где немцы ремонтировали танки и другую технику, городская ТЭЦ. Обстреливали также вражеские батареи, расположенные в районе села Николаевка, и передний край противника. А проходил он всего в 800 метрах от Приморки.

Но бронепоезда не могли часто выходить на артналеты — существовал строго ограниченный лимит боеприпасов: по два-три снаряда на орудие. Поэтому мы решили отремонтировать трофейный бронепоезд, который подорвали сами немцы в Ростове-на-Дону.

Под руководством заместителя командира по технической части капитана Сотникова, с помощью работников Ростовского депо бронепоезд в короткий срок был восстановлен. На нем установили немецкие пушки, а на артскладе в Сальске обнаружили более 70 тысяч снарядов необходимого калибра — 88-миллиметровые.

Во второй половине мая трофейный бронепоезд под обозначением «литерный» вышел на испытания. Экипаж укомплектовали из расчетов основных бронепоездов. После короткого изучения материальной части экипаж нового бронепоезда был готов к боям. Командиром назначили капитана Фишмана.

Это был грамотный и восприимчивый ко всему новому офицер, хотя в мирное время он работал в Баку инженером-нефтяником. Среднего роста, плотный, несколько полноватый, он всегда был тактичен, добродушен и мягок в обращении с командой, но решителен, отважен и до дерзости смел в боевой обстановке. Настоящим коммунистом проявлял себя в политико-воспитательной работе.

После ухода Фишмана основной бронепоезд (№ 1) принял коммунист Михаил Наумович Перистый, служивший до войны в автохозяйстве Макеевского металлургического завода. Имел среднетехническое образование, призван в армию как командир запаса. Высокий, атлетического сложения, всегда подтянутый человек. Скромен, даже застенчив, а отсюда и малоразговорчив. Отличался большой смелостью и находчивостью, пользовался непререкаемым авторитетом у бойцов.

Легким бронепоездом № 2 стал командовать Илья Павлович Табагуа. Мобилизованный с последнего курса Тбилисского университета, он в короткое время превратился в неплохого офицера. Некоторое время был комсоргом дивизиона.

Штабом был составлен план огневых налетов для всех бронепоездов, причем основной упор делался именно на «литерный». Предусматривалось, что он будет производить не менее четырех налетов в сутки — благо, снарядов у него предостаточно. Немцы быстро сообразили, что обстреливают их из трофейных 88-миллиметровых орудий, которых на вооружении наших бронепоездов не было. Гитлеровцы пришли в бешенство. Начались ежедневные разведполеты, немцы во что бы то ни стало пытались обнаружить стоянку «литерного». Но его, находившегося в глубокой выемке разъезда Морской Чулек и хорошо укрытого маскировочными сетями, не так-то просто было углядеть.

Кроме плановых налетов, «литерный» бронепоезд выходил по вызову дивизионной разведки для уничтожения вражеских судов, подходивших к порту, или воинских эшелонов, прибывавших на станцию.

В конце августа немцы активизировали действия на левом фланге нашей армии, стремясь высадить морской десант на участке разграничительной линии Морской Чулек — Приморка. Рано утром 23 августа под покровом плотного тумана отряд немецких катеров с де-

сантом на баржах подошел почти вплотную к берегу, на расстояние прямого выстрела, и открыл беглый огонь. Он был неприцельным из-за тумана, но внезапным. Под прикрытием огня началась пересадка десанта с барж на лодки.

Бронепоезд Фишмана по тревоге вышел на участок, где рвались вражеские снаряды, с ходу открыл ответный огонь в сторону вспышек орудийных выстрелов. Артиллерийская дуэль продолжалась около часа. Потом туман начал рассеиваться, стали видны силуэты вражеских катеров, барж и приближающихся лодок с десантом. По ним открыли пулеметный огонь из дзотов стрелковые подразделения. Бронепоезд же, маневрируя по участку, вел теперь прицельный огонь прямой наводкой бронебойными снарядами. Противник был вынужден выпустить дымовую завесу и под ее прикрытием стал отходить в сторону Таганрогского порта.

Высадка десанта была сорвана. Возле берега остались подбитый катер, полузатонувшая баржа и три перевернутые лодки. Бронепоезд обстреливал отступающего противника трассирующими снарядами. В экипаже потерь не было.

«Литерный» бронепоезд продолжал активные боевые действия, выходя в очередной огневой налет как только остывали раскаленные стволы орудий — через каждые четыре-шесть часов. Кроме того, он не раз участвовал в артиллерийской подготовке во время проведения разведки боем частями стрелковой дивизии, а также в дивизионной артиллерийской группе во время наступления наших войск 29 августа 1943 года. Благодаря большому запасу трофейных снарядов бронепоезд мог поражать весьма отдаленные цели — ведь предельная дальнобойность снарядов составляла почти двадцать километров.

С 15 мая по 30 августа «литерный» провел более 360 огневых налетов, израсходовал свыше 30 тысяч снарядов. За этот же период два других бронепоезда выпустили около 2 тысяч 76-миллиметровых снарядов из всех своих восьми орудий.

Если суммировать действия всего дивизиона за это время, то результаты окажутся, конечно, еще более впечатляющими. В Таганрогском морском порту сожжено нефтеналивное судно, взорваны склады с боеприпасами, продовольствием, инженерным имуществом. На

железнодорожной станции разбито и взорвано полтора десятка вагонов и платформ с боевой техникой, горюче-смазочными материалами, танками и автомашинами. Прямым попаданием разрушена офицерская столовая. Снаряд попал туда как раз во время обеда. На заводе серьезно поврежден цех по ремонту танков. Выведен из строя котел городской ТЭЦ. И все это — не считая подавленных и уничтоженных артиллерийских и минометных батарей, дзотов, пулеметных точек, наблюдательных пунктов и сотен немецких пехотинцев.

1 сентября 1943 года в ростовской областной газете «Молот» была напечатана большая корреспонденция с места событий специального корреспондента ТАСС Б. Афанасьева «Таганрогский плацдарм». В ней автор, в частности, отмечал: «Огонь артиллерии и бронепоездов почти не прекращался во время боев. В течение нескольких минут орудийные расчеты старшего лейтенанта Табагуа накрыли и уничтожили вражескую минометную батарею... Когда же с моря подошли немецкие катера и начали вести огонь по нашим наступающим частям, башни бронепоезда старшего лейтенанта Фишмана повернули орудия в их сторону. Шрапнельным огнем и огнем фугасных снарядов через несколько минут атака врага с моря была отбита. Бронекатера вынуждены были удалиться под прикрытием дымовой завесы, уводя свои подбитые суда. Успешно атаковали бронепоезда и автоколонну противника, появившуюся в районе действий. 16 машин рассеялись по степи и повернули обратно».

Это было 30 августа.

Внесем лишь небольшую поправку: Фишман и Табагуа были уже капитанами.

За участие во взятии Таганрога всему личному составу дивизиона объявлена благодарность командующего Южным фронтом генерал-полковника Ф. И. Толбухина.

На всех участках боевых действий регулярно проводилась политико-воспитательная и партийно-политическая работа. Всегда был в гуще событий заместитель командира дивизиона по политчасти майор С. М. Маринин. Большую работу проводил секретарь партбюро капитан Олифер. Он организовал выпуск боевых листков, после удачных огневых налетов выходили листки-«молнии». В их выпуске активное

участие принимали комсомольцы бронепоездов. Особенно нужно отметить И. Лузина и Б. Казакова, которые выпускали стенгазету «Бронепоездник».

НА РЕКЕ МОЛОЧНОЙ

После разгрома таганрогской группировки противника войска Южного фронта вышли на рубеж реки Молочной перед Мелитополем и заняли оборону.

В самое непродолжительное время был восстановлен железнодорожный путь от Таганрога до станции Большой Токмак. Наш дивизион был передан в распоряжение 4-го Украинского фронта и получил приказ выйти на участок между станциями Верхнетокмак — Большой Токмак и поступить в оперативное подчинение 44-й армии.

Во второй половине сентября дивизион прибыл в Верхнетокмак и получил боевую задачу от командующего армией: сопровождать воинские эшелоны от станций Волноваха и Верхнетокмак, защищать их от налетов вражеской авиации. Один бронепоезд должен был прикрывать станцию Большой Токмак, куда прибывали части первого эшелона армии.

Зенитных средств у бронепоездов явно недоставало. Возникла настоятельная необходимость усилить их трофейными зенитными 25-миллиметровыми пушками, которые противник оставил в Волновахе, не успев взорвать. При них и снарядов достаточно. В этом мы уже имели некоторый опыт — бить врага его же оружием. Решили усилить зенитками прежде всего трофейный бронепоезд. В короткое время на контрольных площадках в торцовой части, где находилось аварийное железнодорожное имущество, были установлены две автоматические зенитные пушки и броневое прикрытие расчетов. Капитан Фишман сам провел практическое опробование орудий, обучил расчеты и ввел их в строй.

Вскоре был восстановлен железнодорожный путь ближе к переднему краю — до станции Молочанск. Бронепоезд Фишмана получил возможность для огневых налетов. Они планировались и проводились по заранее выявленным нашей дивизионной разведкой огневым точ-

кам. Командир бронепоезда лично принимал участие в разведке, наносил цели на схему, намечал ориентиры и, изучив их с командирами бронеплощадок и орудий, выезжал на открытые позиции. Зачастую в таких налетах принимали участие и стрелковые подразделения, стоявшие в обороне.

В первых числах октября на этом участке фронта наши части производили разведку боем. Бронепоезд неоднократно участвовал в артиллерийской подготовке. Огонь из 88-миллиметровых орудий вели, не жалея трофейных снарядов, которых оставалось еще два вагона.

Шла подготовка к наступлению. Проводилась скрупулезная разведка переднего края противника всеми родами войск, в том числе и нашим дивизионом. В течение недели уточнили задачи каждому бронепоезду, его место во взаимодействии с пехотой и артиллерией в период наступления.

Утром 20 октября 1943 года наступление началось с артиллерийской и авиационной подготовки. В артподготовке в составе армейской артиллерийской группы участвовали два бронепоезда — капитанов Фишмана и Перистого. Огонь вели по артпозициям и резервам противника. Оборона противника была прорвана, и наши войска перешли в общее наступление, с боями продвигаясь к Чонгарскому перешейку.

Как обычно, после успешного наступления наших войск бронепоезда остались в армейском тылу в ожидании восстановления железнодорожного пути. Экипажи занимались приведением в порядок техники и вооружения.

В конце октября бронепаровоз капитана Перистого был направлен на промывочный ремонт в депо Тулы.

А в начале ноября дивизион получил приказ выйти на восстановленный участок Партизаны — Новоалексеевка — Геническ. Нам предстояло сопровождать эшелоны на участке Мелитополь — Партизаны и совместно с зенитными частями армии охранять станцию снабжения Партизаны. В это время 30-й отдельный дивизион был уже переподчинен 51-й армии.

Авиация противника особенно часто подвергала массированным налетам станцию Партизаны. Бронепоезд Фишмана, едва прибыв на

станцию, попал под сильнейшую бомбежку. Выручили трофейные зенитные пушки. Бронепоезд отразил налет и прицельное бомбометание на эшелоны, находившиеся под разгрузкой на станции.

20 ноября в дивизион прибыл командующий 51-й армией генерал-лейтенант Я. Г. Крейзер. Приехал он специально для вручения знамени 30-му отдельному дивизиону бронепоездов — до этого времени дивизион своего знамени не имел. Командующий поздравил личный состав с вручением знамени и пожелал боевых успехов в борьбе с немецкими оккупантами.

НА ЗНАМЕНИТОМ ЧОНГАРСКОМ

Согласно задаче, поставленной командованием, дивизион во взаимодействии с частями Чонгарского укрепрайона организовал оборону по побережью Чонгарского залива.

Бронепоезд капитана Табагуа занял исходную позицию в Партизанах. Там же находился штаб дивизиона и основная база. Задача бронепоезда — прикрытие штаба и базы от авиации, регулярные огневые налеты из района Геническа по переднему краю на Арабатской стрелке.

Бронепоезд Фишмана начал активные действия на участке Новоалексеевка — Сальково, производил огневые налеты с закрытых позиций.

Эти частые налеты изрядно досаждали противнику. Каждый выход бронепоезда фиксировался вражеской звуковой разведкой, его встречали плотным артиллерийским или минометным огнем. Но командир, умело маневрируя, то и дело меняя огневую позицию, всегда выходил из-под обстрела невредимым. Кроме плановых налетов, бронепоезд направляли по специальным вызовам командира армейского батальона для уничтожения вражеских колонн или подавления огневых точек на переднем крае.

Это боевое содружество, связь и взаимовыручка существовали все время, пока длилась оборона.

В бронепоездах была развернута партийно-политическая работа, перед каждым огневым налетом командир проводил беседы с лич-

ным составом. В перерывах между боями проводились партийные и комсомольские собрания.

Во второй половине февраля 1944 года прибыл из промывочного ремонта бронепаровоз капитана Перистого и занял исходную позицию в Партизанах. Бронепоезд был усилен зенитными средствами: кроме зенитно-пулеметной установки он имел 76-миллиметровую пушку.

По плану штаба дивизиона «Пермский рабочий» под командованием Перистого должен был в первых числах марта выйти на головной участок для подмены бронепоезда Фишмана. Но 28 февраля мозглым туманным утром на бронепоезде услышали знакомый гул вражеского самолета. По тревоге все заняли боевые места. Однако сплошной туман не позволял открыть огонь по самолету. А тот тем временем внезапно вынырнул из тумана и на бреющем полете сбросил несколько 50-килограммовых осколочных бомб. Одна из них прямым попаданием угодила в бронепаровоз, другая попала в вагон-теплушку, третья — в контрольную площадку, на которой стояла зенитная пушка. Командир бронепоезда капитан М. Н. Перистый был убит. Пострадали также паровозная бригада, зенитный расчет и бойцы в жилой теплушке. Всего убито 13 и ранено 21 человек, из которых трое умерли в госпитале.

Эта потеря тяжело подействовала на всех остальных.

Похоронили боевых друзей в братской могиле тут же, на станции Партизаны, а вместо памятника установили поврежденную зенитную пушку...

В марте 1944 года началась подготовка к окончательному изгнанию оккупантов из Крыма. Наш дивизион начал усиленную подготовку: предстояло вести непрерывные массированные огневые налеты.

И вот, наконец, 10 апреля по общему сигналу загремела артиллерийская канонада и началась бомбежка укреплений противника. Бронепоезда также участвовали в артподготовке. Наши части перешли в наступление и к концу дня прорвали оборону врага.

При отходе противник взорвал Чонгарский мост, и дивизион опять вынужден был оставаться какое-то время на прежних позициях, приводя в порядок материальную часть и технику. Одновре-

менно подводились итоги боевых действий с 15 октября по 10 апреля 1944 года. За это время дивизион провел на Чонгарском перешейке 470 огневых налетов, из них бронепоезд Фишмана — 396. В журнале боевых действий зафиксировано уничтожение, разрушение и подавление огневых точек и дзотов, склада боеприпасов, батареи 155-миллиметровых орудий, минометных батарей, свыше батальона пехоты и многое другое.

За активные боевые действия и проявленные при этом мужество и находчивость командующий 4-м Украинским фронтом генерал армии Толбухин объявил благодарность всему личному составу дивизиона. Наиболее отличившиеся солдаты, сержанты и офицеры представлены к боевым наградам. Капитан Фишман награжден орденом Отечественной войны. Нельзя не отметить работу помощника командира дивизиона по материально-техническому снабжению П. М. Климова, который бесперебойно снабжал часть продовольствием и боеприпасами. Участник гражданской войны, строитель первого пермского бронепоезда, он имел громадный практический опыт и всегда находил выход из самых трудных положений. За четкое обеспечение дивизиона всем необходимым майор Климов награжден медалью «За боевые заслуги».

В конце апреля дивизион получил приказ прибыть в Симферополь. В это время шли ожесточенные бои в Севастополе, где враг оказывал упорное сопротивление 51-й армии.

В КРЫМУ

Сосредоточившись в Симферополе, дивизион организовал охрану станций Симферополь — Бахчисарай. Противник, цепляясь за оставшийся клочок земли, особенно яростно бомбил войсковые тылы, базирующиеся на этих станциях.

Бронепоезд Фишмана вместе с зенитными частями армии занял исходную позицию в Бахчисарае, прикрывая от бомбежек станцию и прибывающие грузы. На сей раз пригодились и трофейные 25-миллиметровые пушки, которые вели прицельный огонь по вражеским самолетам, удерживая их на большой высоте.

Бронепоезд Табагуа занимал исходную позицию на станции Симферополь.

10 мая был освобожден героический Севастополь, немецко-фашистские войска окончательно разгромлены на мысе Херсонес, а те части, которые пытались удрать на транспортных судах, потоплены торпедными катерами и штурмовой авиацией.

В честь этой победы салютовала Москва. Верховный Главнокомандующий объявил благодарность всему личному составу фронта.

После выполнения боевой задачи войска 4-го Украинского фронта выводились из Крыма. Охрана побережья Черного моря была возложена на части отдельной Приморской армии, в оперативное подчинение которой, как часть усиления, вошел 30-й дивизион.

Бронепоезд Фишмана вышел на участок Саки — Евпатория, бронепоезд Табагуа остался в Симферополе в резерве штаба дивизиона, но в полной боевой готовности. В случае высадки вражеского десанта в районе Севастополя он мог прибыть туда немедленно. В распоряжении Табагуа находился взвод автоматчиков.

По указанию военного совета армии дивизион помогал убирать урожай зерновых и фруктов, доставлял их в госпитали. Все эти работы проводились без снижения боеготовности.

Однако по мере удаления боевых действий к началу 1945 года отпала необходимость охранять побережье Крыма полевыми войсками. Охрана была передана пограничникам.

В конце февраля мы получили распоряжение начальника Управления бронепоездов Советской Армии генерал-майора Чернова: 30-му дивизиону не позднее 5 марта сняться с позиций и в полном составе прибыть в город Нарофоминск.

В Нарофоминске 12 марта 1945 года дивизион расформировали. Люди разъехались кто куда: одни демобилизовались, другие получили назначения в танковые или артиллерийские училища, третьи перешли в строевые части. Я был назначен командиром 40-го отдельного дивизиона бронепоездов и с ним участвовал в войне против милитаристской Японии. Из 30-го дивизиона мне разрешено было взять только трофейную легковушку «оппель-капитан» и ординарца пермяка Иллариона Устиновича Сафонова.

Так закончился боевой путь 30-го дивизиона, который прошел с боями от Москвы до Старой Руссы и от Каспийского до Черного моря.

26-й ДИВИЗИОН

В этот дивизион вошли два бронепоезда, построенные в Пермском паровозном депо, — «Александр Невский» и «Александр Суворов». Командиром его был назначен майор Рыжанов, комиссаром — майор Никишин.

Штаб дивизиона и обслуживающий персонал бронепоездов разместился на Перми II в вагонах 14-го тупика. Паровозные бригады участвовали в достройке бронепоездов. Руководил ими машинист А. М. Береснев, который немало сделал для усовершенствования боевых качеств крепостей на колесах.

Например, для более надежной работы паровозов во фронтовых условиях он предложил на каждый бронепаровоз поставить вместо довольно слабых горизонтальных инжекторов на котле более мощные вертикально-всасывающие.

Начальник цеха С. И. Пегушин вначале возражал. Он опасался, что это затянет время, что, пока идет реконструкция и усовершенствование, война закончится. Его можно понять — Степану Ивановичу не терпелось отправить бронепоезда на фронт, внести свой вклад в дело разгрома врага. Но ведь паровозникам-то на них воевать. Поэтому Береснев не отступился от своего. Пошел в управление Пермской дороги к заместителю начальника паровозной службы Е. Е. Калашникову. И настоял, чтобы инжекторы разрешили заменить.

Кроме того, решили изменить первоначальные эскизы покрытия паровозов броней. Для более удобного осмотра золотников и поршней броню с обеих сторон паровоза сделали разъемной. А для осмотра и смазки буксовых и дышловых подшипников в нижних листах брони сделали специальные окна, вырезанные опытными руками автогенщика Косарева и его помощника Оськина. Для осмотра или устранения неисправности с левой стороны устроили десантные площадки. В боевых условиях это было важно.

23 февраля 1942 года в красном уголке вагонного депо личный состав дивизиона принял присягу.

Боевое крещение «Невский» и «Суворов» получили под Воронежем, на станциях Давыдовка и Валуйки. После ремонта в Мичуринске принимали участие в освобождении Белгорода, Одессы, дошли вплоть до реки Нарев у Ломжи, за которой начиналась Восточная Пруссия. А закончили боевые действия уже после разгрома японских милитаристов, осенью 1945 года.

А. М. Береснев

НА ДОНУ

Александр Максимович Береснев — потомственный железнодорожник. Родился в Перми в 1910 г. После окончания профтехшколы, в 1928 г., получил диплом техника-мастера и начал работать на железнодорожном транспорте. Вскоре стал машинистом. В 1932 г. вступил в партию.

1 июля 1941 г. добровольно ушел на фронт. Служил в пехоте. Был ранен. После госпиталя военкомат направил Береснева в 26-й дивизион бронепоездов.

Был секретарем парторганизации дивизиона. Воевал с ним до сентября 1943 г., затем был направлен в 55-й дивизион, с которым прошел путь от Брянска до польского города Познани. Здесь и встретил День Победы.

После демобилизации снова работал в локомотивной службе Пермской железной дороги, а затем в локомотивном депо Пермь. Был машинистом-инструктором.

С 1965 г. — на заслуженном отдыхе.

Награжден орденом Красного Знамени, медалью «За боевые заслуги» и другими.

Еще в период формирования команды, когда она была укомплектована примерно на две трети, мы провели организационное партийное собрание, на котором избрали партбюро и секретаря. В партбюро вошли комиссар дивизиона Никишин, начальник особого отдела

Козьмин, политрук «Александра Невского» Помыткин, Грязев и я. Проведенные в дивизионе партийные собрания способствовали быстрейшему завершению строительства бронепоездов и формированию команд.

Я ездил взвешивать бронепоезда в Левшино. Всё — паровозы, бронированные площадки, вагоны, платформы — оказалось значительно тяжелее, чем предполагалось по проекту.

Потом выезжали до Кунгура на пробную обкатку бронепоездов.

В первых числах апреля мы поставили реверсы на «полный вперед» и двинулись в Москву.

Здесь получили приказ выехать на специальный полигон для пристрелки орудий. И только после этого были направлены в действующую армию — на Воронежский фронт.

Но по пути на фронт занятия не прекращались. Во время стоянок рядом с полотном проводили стрельбы, изучали способы восстановления железнодорожных путей. Наша восстановительная бригада была укомплектована из пулеметчиков и артиллеристов — приходилось обучать их смежной специальности. Люди занимались добросовестно — понимали, что надо быть готовыми ко всяким неожиданностям.

На одной из станций пришлось менять подвеску у бронепоезда «Александр Суворов» — она лопнула, хотя и была усиленной. Комплекты подвесок и рессор у нас в запасе были. Но смена одной подвески с настройкой домкратов отняла восемь часов. По пути на фронт это еще терпимо, однако в боевых условиях — роскошь непозволительная.

В паровозном депо станции Поворино Юго-Западной железной дороги мы обнаружили специальное приспособление для смены подвесок. На наше счастье, начальником отделения дороги оказался наш хороший знакомый Владимир Алексеевич Николаев. До войны он одно время работал начальником Пермского паровозного депо. При его содействии мы получили так необходимые нам приспособления на оба бронепоезда. И надо сказать, они очень пригодились в боевых условиях. Например, на станции Давыдовка мы сменили подвески на «Александре Невском» всего за сорок минут.

Командный состав бронепоезда «Александр Суворов». Стоят (слева направо): командир 3-й бронеплощадки Н. А. Иванов, командир взвода ПВО Г. Г. Назаров, командир 2-й бронеплощадки Ф. С. Драчев, командир бронепоезда Д. И. Кудряшов. Сидят: командир 4-й бронеплощадки И. Я. Подольский, военврач Е. И. Помогалов, командир 1-й бронеплощадки Я. А. Панженский.

Следуя на свой боевой участок, прибыли на станцию Бадеево — и не нашли ни одной живой души. Видимо, недавно была бомбежка. Вокзал разбит до основания, служебные помещения тоже. Казалось, кроме четырех путей да стрелочных переводов здесь не осталось ничего и никого. Обследовав все до мелочей, обнаружили телеграфные провода. Пошли по ним и наткнулись на землянку. В ней сидел дежурный, руководивший движением через эту станцию...

Мы заняли участок фронта вдоль Дона от Воронежа до станции Лиски — с севера на юг, а дислоцировались чуть севернее Лисок на

перегоне Давыдовка — Колодезная. Поезда были тщательно замаскированы. Здесь было много меловых скал, поэтому зимой мы дробили меловые камни, толкли их в порошок, разводили и белили составы. Ну, а летом для камуфляжа возили с собой дубняк — дубовая листва не сохнет даже на срубленных ветках. Маскировали также колею до стрелок. И за весь 1942 год немцы так нас и не обнаружили.

Линия фронта проходила по Дону, и местами путь простреливался из-за реки минометным огнем. При выезде на огневые позиции воду мы брали на станции Масловка, а это всего в километре от немецкой обороны. Естественно, что водой и углем запасались только по ночам. Уголь предпочитали выбирать спекающийся, высококалорийный — старались выполнить приказ командира дивизиона: работать без дыма и пара.

Вспоминается такой случай. Приезжаем однажды за водой в Масловку — вдруг минометный обстрел. Приезжаем в другой раз — опять лупят из минометов. И только на третью или четвертую ночь наши разведчики обнаружили фашистского лазутчика. Он прятался в пустом полуразрушенном вокзале — в нашей шинели, с нашим противогазом через плечо. Вот в противогазной-то сумке и обнаружили портативный радиопередатчик. Как только мы подъезжали к водонапорной башне, он и подавал сигналы. А башня у фашистов давно пристреляна, так что они и вслепую могли достать нас.

Наша основная огневая позиция располагалась в балластном карьере на берегу Дона. Мы провели тщательную разведку с наблюдательных пунктов и пристрелку огневых точек противника.

Насколько помню, лишь однажды сорвался у нас выезд на передовую. Из Давыдовки мы должны были выехать на перегон Масловка — Колодезная. Вперед, как всегда, еще с ночи послали связистов. А они потерялись. Ждем, а их все нет и нет. Пошли искать. Оказалось, они в темноте свалились в заброшенный колодец, покалечились и самостоятельно выбраться не могли. Пока мы их искали да вытаскивали, выезжать стало поздно.

Но когда на нашем участке фронта начался прорыв, мы к нему были полностью подготовлены. Поддерживали наступление пехоты огнем всех орудий обоих бронепоездов.

Дивизион выпустил почти вагон снарядов. Большинство вражеских огневых точек было подавлено. Перенесли огонь в глубину немецкой обороны, громили отступающие колонны.

Здесь же, на огневой позиции, сразу после боя нам объявили об окружении сталинградской группировки врага.

Для продвижения на освобожденную от оккупантов территорию надо было восстановить железнодорожный мост от станции Лиски через Дон. Весь личный состав дивизиона принимал самое заинтересованное и активное участие в этой работе.

В мае 1943 года дивизион был отозван в Москву для перевооружения. «Невский» направили на Мичуринский паровозоремонтный завод для устранения неисправностей, полученных при бомбежке в Валуйках. Сменили несколько листов брони и ведущую ось. После перевооружения в Москве и пополнения личным составом дивизион отправился под Одессу.

Там я уже не воевал — был переведен в другой дивизион.

Ф. С. Драчев

ПО МЕРЕ СИЛ

Флегонт Степанович Драчев родился в 1921 г. в селе Кузнечиха Осинского района Пермской губернии. В 1939 г. окончил семилетку, а затем — Осинское педучилище. Учительствовал, работал инспектором районо.

В 1940 г. призван в армию. В ноябре 1941 г. после досрочного окончания артучилища Драчев в звании младшего лейтенанта получил назначение в 26-й дивизион бронепоездов, командовал 2-й бронеплощадкой бронепоезда «Александр Суворов».

В партии с 1944 г.

С 1962 г. работает на механическом заводе в Запорожье. Подполковник запаса.

В Перми мы несколько дней жили прямо в воинском зале вокзала. Потом у военного коменданта появился высокий, медлительный в движениях артиллерийский офицер. Одет он был, как говорится, с

иголочки. Оказалось, это командир дивизиона майор Рыжанов. До прибытия в Пермь он преподавал в Томском артиллерийском училище.

Тут же в распоряжение нашей части выделили две теплушки. Мы их быстро оборудовали под жилье. Жили вначале вдвоем с младшим лейтенантом Николаем Ивановым. В первых числах января прибыли двое военфельдшеров — капитан Е. И. Помогалов на бронепоезд «Александр Суворов» и старший лейтенант С. В. Васильев на «Александр Невский».

Потом приехали два младших лейтенанта Александр Мишин и Олег Тимонин. Их назначили командирами бронеплощадок на «Невский». Появился будущий комиссар «Суворова» политрук Ф. Т. Тамченко. Вслед за ним прибыли командиры орудий сержант Иннокентий Стрельцов — сибиряк, отличный стрелок, баянист, и младший сержант туляк Дмитрий Миронов, уже побывавший на фронте, раненный в ногу. Его назначили на бронеплощадку № 2, которой я командовал, и Миронов стал для меня незаменимым помощником.

Для размещения личного состава нам добавили теплушек. Началось комплектование боевых расчетов артиллерийских башен и пулеметных отсеков. К этому времени были уже развернуты и интендантские службы.

Обязанности командира бронепоезда «Александр Суворов» исполнял лейтенант Дмитрий Иванович Кудряшов, закончивший Подольское артиллерийское училище. Его назначили командиром 1-й бронеплощадки, и он являлся старшим офицером нашего бронепоезда. Это был малоразговорчивый, вдумчивый и знающий артиллерист, требовательный к себе и подчиненным, успевший побывать в окружении и успешно выйти из него. Вскоре его утвердили командиром «Суворова», а с августа 1944 года — командиром всего нашего дивизиона.

Майор Рыжанов организовал и лично проводил занятия с командным составом обоих бронепоездов, требовал от нас четкой организации занятий с командирами орудий, пулеметных расчетов, с прибывающими новичками. Рядовой состав был в основном из Пермской области: из Бардымского района, Полазны, Соликамска, Нытвы, Очера.

В центре командир 26-го дивизиона бронепоездов майор Н. Рыжанов.

Одновременно с учебой мы принимали участие в достройке бронепоездов. Ежедневно в две смены работали в депо, помогая навешивать броню, устанавливать орудия, крепить турели пулеметов, готовить стеллажи для снарядов.

Среди рабочих депо особым усердием отличался один парнишка. Он без устали орудовал бензорезом, газорезаком или электросварочным аппаратом. Часто он тут же, в красном уголке, и ночевал. Это был Петя Кропачев, которому едва исполнилось 18 лет.

Однажды он обратился ко мне с просьбой: возьмите, дескать, к себе на бронеплощадку, на фронт хочу, фашиста бить.

Мне нравился этот парень. После окончания работ на бронеплощадке мы вместе сходили в райвоенкомат, и я попросил зачислить его в нашу часть. Так все и получилось, и у меня никогда не было повода раскаиваться в этом человеке. Я назначил его наводчиком орудия. Свои обязанности он освоил очень быстро, все схватывал на

лету. Пушку изучил в совершенстве, так что мог заменить любого в орудийном расчете.

К началу апреля строительство бронепоездов было закончено и дивизион отправился в Москву. Здесь мы усиленно изучали военное дело, окончательно сколачивали расчеты, выезжали на стрельбы.

ПЕРВЫЕ ЗАЛПЫ

В августе 1942 года дивизион прибыл под Воронеж. На участке от Воронежа до станции Лиски железная дорога представляла собой рокаду, очень удобную для применения бронепоездов. Местом дислокации определена была станция Давыдовка, где размещалась наша база.

В то время техники на фронте не хватало, и оба наши бронепоезда использовали в качестве кочующих артбатарей. Быстро меняя позиции, открывая огонь по врагу там, где он никак не ожидал появления артиллерии, бронепоезда дезориентировали фашистов.

Имея несколько наблюдательных пунктов и дежурных связистов, бронепоезд с закрытых позиций открывал огонь по окопам, дзотам, скоплениям живой силы и техники противника на правом берегу Дона. Отстрелявшись, бронепоезд тотчас менял позицию или уходил в тупики, проложенные на перегоне от Масловки до Давыдовки. Там же были созданы промежуточные склады снарядов для пополнения боевого комплекта.

В первой половине декабря я дежурил по наблюдательному пункту в районе Масловки: засекал новые цели, уточнял старые, определял их координаты и наносил на карту. Если требовалось, проводил пристрелку реперов, то есть был в любое время готов к ведению огня.

В это время на НП появился командир бронепоезда старший лейтенант Кудряшов и сказал, что получен приказ помочь стрелковому батальону, проводящему разведку боем.

Едва рассвело, мы открыли беглый огонь по окопам гитлеровцев. Пока они прятались в жилых землянках и ходах сообщений, баталь-

он по льду перескочил через Дон, достиг мертвой зоны под правым берегом, местами занял первую траншею, захватил трех «языков» и в суматохе боя волоком перетащил их на наш берег.

Но тут фашисты опомнились и открыли ураганный огонь по реке. Часть батальона перебралась через лед, остальные залегли в мертвой зоне. О возвращении через Дон нечего было и думать.

Часов в 11 дня фашисты поползли из своих окопов к обрыву, чтобы из автоматов расстрелять укрывшихся под ним бойцов. Кудряшов приказал открыть беглый огонь из всех орудий, и враги вынуждены были отступить.

На счастье повалил густой снег. Под его прикрытием бойцы мелкими группами благополучно перебрались на наш берег.

Через несколько дней на этом же участке начался прорыв вражеской обороны. И вновь наш бронепоезд помогал стрелковому полку, который осуществлял эту операцию. Мы всю ночь вели огонь по первой траншее, потом перенесли его на вторую.

И первая траншея, захваченная нашей пехотой, и вторая, где укрепились немцы, были хорошо видны с нашей позиции. Они располагались по склону к реке, перед лесом, на расстоянии всего 500—600 метров от нас.

Для проверки данных стрельбы я передал на бронепоезд команду вести методичный огонь и убедился, что все четыре орудия бьют точно по траншее фашистов. Это было очень важно: малейшая ошибка — и мы можем накрыть нашу пехоту.

Когда совсем рассвело, я увидел, что гитлеровцы поднялись из своего окопа и в полный рост, цепью, двинулись на нашу траншею. Сразу изменив прицел, передаю на бронепоезд команду открыть беглый огонь. Но тут на НП вскочил комполка и закричал:

— Огня не открывать! Они сдаются!

Но я и сам в стереотрубу уже разглядел, что идут фашисты с поднятыми руками. В сопровождении автоматчиков их провели по льду на наш берег Дона.

Командир полка потребовал старшего немецкого офицера. Вперед вышел обер-лейтенант, назвавший себя командиром усиленного батальона.

— Почему сдались в плен?

— Я приказал сложить оружие, так как в сравнении с армией Паулюса у меня только батальон, и сопротивление бесполезно — война проиграна.

Когда пленные построились, чтобы следовать в тыл, я насчитал их около 400 человек. В тоненьких шинелях, в пилотках, в соломенных чунях поверх сапог, они представляли жалкое зрелище — ведь была середина декабря 1942 года.

СТАНЦИЯ ВАЛУЙКИ

Наступление войск Воронежского фронта требовало скорейшего восстановления стальных магистралей и моста через Дон в направлении Лиски — Валуйки. Инженерные войска работали день и ночь. А дивизион стоял возле элеватора на станции Лиски и нес противовоздушную оборону.

К тому времени на «Александре Суворове», кроме двух отечественных 37-миллиметровых зенитных орудий, мы установили еще две трофейные 40-миллиметровые пушки. По существу, зенитный взвод, которым командовал старший лейтенант Г. Г. Назаров, превратился в зенитную батарею на колесах, способную вести огонь не только в целях самообороны, но и выполнять более сложные задачи по обороне крупных объектов.

Фронт стабилизировался западнее узловой станции Валуйки, куда шли эшелоны с боеприпасами, танками, продовольствием. Наш дивизион прибыл сюда 10 марта 1943 года.

А уже 12 марта около 50 немецких «юнкерсов» налетели бомбить станцию и элеватор с пшеницей. Первые же бомбы вывели из строя наш бронепоезд, только что поставленный в специально для него построенный тупик. Взрывами перевернуло две платформы с орудиями, при этом погибло несколько девчат, обслуживавших боевые расчеты.

Но тут открыли огонь два других бронепоезда. Похоже, это было неожиданностью для немцев. Один самолет был сбит, остальные рассеялись, беспорядочно сбрасывая бомбы...

Село Софиевка (в направлении от Валуек на Купянск) несколько раз переходило из рук в руки. У немцев здесь было много артиллерии, которую во что бы то ни стало требовалось уничтожить.

24 марта «Суворов» и «Невский» вышли к Софиевке. Остановились на огневых позициях. С рассветом должны были открыть огонь по заранее намеченным для каждого бронепоезда целям. Задача нашей броневлощадки — уничтожение орудийного расчета, пулеметного гнезда в дзоте и одного миномета.

Когда рассвело, мы оказались с глазу на глаз с врагом. Только они в окопах, а мы — на открытой железнодорожной насыпи. Фашисты открыли ураганный огонь. Рядом хлопали мины, свистели болванки. Казалось, бронепоезд поставлен под расстрел.

Наш наводчик П. Я. Кропачев быстро навел орудие, установил прицел, выстрелил, затем, чуть изменив прицел, — другой раз, наконец, дал серию из четырех выстрелов. Дым разрывов скрыл немецкую прислугу, пушка их замолкла. Перенесли огонь на миномет. После пристрелки двумя снарядами он также был уничтожен первой серией беглого огня. Потом я перенес огонь на дзот.

Удачно действовали и другие броневлощадки. Даже наши зенитные пушки вели огонь по наземным целям.

Бронепоездам огонь немцев не нанес существенного ущерба. Самое неприятное — поврежден железнодорожный путь с обеих сторон «Александра Суворова». Он мог маневрировать на отрезке всего 300 метров. Старший лейтенант Я. А. Панженский подал команду:

— Аварийная команда, выходи!

Я был командиром аварийной команды. Левая сторона пути была менее опасна для обстрела. Вместе с младшим сержантом Галкиным и бойцами Кудрявцевым и Макаровым мы через люк пулеметного отсека выползли из-под «юбки» наружу. «Юбкой» мы называли броневую защиту ходовой части, расположенную ниже пола. В полотне зияла громадная яма, один рельс вздулся, на нем повисли шпалы. Решили, что достаточно лишь засыпать воронку, а менять рельсы и шпалы нет нужды.

Бронепоезд отошел, маневрируя на своем 300-метровом отрезке, отвлекая от нас огонь. А мы ползком перекатывали большущие

комья вывернутой мерзлой земли со щебнем и заваливали воронку. Лежа на шпалах, кое-как утрамбовали яму. Я послал бойца доложить, чтобы бронепоезд медленно осаживал назад, а машинист с помощником следили бы за моими сигналами. Когда контрольная площадка накатилась на вспученный рельс, он осел, но, как мы и ожидали, не провис. Я сигналил Попову и Волегову — давай, давай!

Бронепоезд благополучно миновал воронку и дал полный ход. Прекратился и неприятельский обстрел. Мы догнали наш бронепоезд километра через два.

За руководство этими действиями я получил орден Красной Звезды. Вручали нам награды в июле 1943 года в Кремле. В числе награжденных были также командир «Суворова» старший лейтенант Д. И. Кудряшов, командир 1-й бронеплощадки старший лейтенант Я. А. Панженский, командир взвода ПВО старший лейтенант Г. Г. Назаров и другие.

ТРЕТИЙ УКРАИНСКИЙ

Конечно, мы понимали, что бронепоезда в условиях современной войны — техника довольно устаревшая. И все-таки, «выжимая» из нее максимальные возможности, удалось добиться определенных успехов. Удачными в целом можно считать действия нашего дивизиона на Воронежском фронте с августа 1942 по апрель 1943 года.

С января по октябрь 1944 года наш дивизион находился в составе 3-го Украинского фронта.

В июле мы действовали на Белгородском направлении в районе станции Волчанск. В это время немцы господствовали в воздухе не только по линии фронта, но и в прифронтовой полосе. Однажды двенадцать «юнкерсов» обрушились на «Александра Суворова». Построившись в круг, они начали поочередно пикировать и прицельно бомбить. Но наш взвод ПВО всегда был в боевой готовности. Мы встречали огнем каждый пикирующий самолет и маневрировали по перегону. Бомбы рвались рядом, но прямых попаданий не было. Нам удалось сбить одного стервятника, другие повернули обратно. Однако в покое нас не оставляли — налетали методически.

Да что там наши бронепоезда, если в те дни фашисты гонялись даже за отдельными автомашинами, даже за мелкими группами солдат. Я сам был свидетелем такого случая. 12 июля в 4 часа утра мы двигались на огневую позицию. На каком-то разъезде возле станции Белый Колодезь увидели поразившую нас картину: во все стороны от дороги расползались раненые солдаты. Мы еще не успели понять, что произошло, когда увидели улетавший «мессершмитт», уже неуязвимый для нашего огня. Оказалось, на разъезде грузились в эшелоны раненые из полевых госпиталей. Их обнаружил фашистский летчик и буквально проутюжил крыши вагонов, добивая выскочивших бойцов.

Долго мы сокрушались, что не удалось сбить этого мерзавца...

Едва были восстановлены железнодорожные коммуникации, наш дивизион выехал в Одессу — охранять побережье от возможных десантов противника.

Наши части готовились к форсированию Днестровского лимана. Лишь узкая полоска железной дороги отделяла море от лимана. В ночь с 7 на 8 августа мы выехали на эту дорогу, ведущую к Днестровскому гирлу, чтобы поддержать прорыв наших бронекатеров из моря в лиман. Мы должны были ударить по противнику, находящемуся в 150—500 метрах за гирлом. Расчет был на внезапность. Требовалось уничтожить врага раньше, чем он откроет огонь по бронепоездам.

На рассвете бронекатера на малой скорости вошли в гирло, но были обнаружены. Попытки преодолеть вражеский заградительный огонь не увенчались успехом. Тогда прямой наводкой открыли огонь орудия бронепоездов. Нас поддержали минометчики. В результате катера прорвались, а следом пошли в воду и автомобили-«амфибии» с пехотой. Потом в воздухе появились и наши штурмовики.

Словом, в тот день советские войска вступили в Молдавию, которая начиналась сразу за Днестровским гирлом. Фронт неудержимо покатился на запад.

Осенью 1944 года в командовании дивизиона произошли некоторые изменения. Командир его подполковник Скуратович получил новое назначение, а на его место назначили капитана Кудряшова. «Су-

воровым» вместо Кудряшова стал командовать старший лейтенант Панженский.

Было еще немало боев, уже в составе 2-го Белорусского фронта, особенно под городом Ломжа, который стоит на реке Нарев. В марте 1945 года дивизион был отозван в Москву и направлен на Дальний Восток. Так что День Победы над фашистской Германией мы отмечали уже в Приморском крае, где позднее принимали участие в боевых действиях.

В декабре дивизион был законсервирован и сдан на хранение.

44-й ДИВИЗИОН

Бронепоезда «Григорий Котовский» и «Николай Щорс» составили 44-й дивизион бронепоездов, командиром которого назначили майора И. И. Шевелева. Паровозные бригады были укомплектованы в основном пермяками, чусовлянами и верещагинцами.

По-разному приходили в дивизион люди. Вот, например, Григорий Васильевич Лузин. Заведовал он в Перми одной из заводских столовых. Хлопот, как говорится, полон рот, а настоящего удовлетворения нет. Пришел в военкомат и был зачислен добровольцем в 44-й дивизион, которому добрые хозяйственники нужны были позарез. Григорий Васильевич до конца войны занимал различные хозяйственные должности, вплоть до старшины дивизиона. Все приходилось раздобывать самому. Ведь даже весов не было — ни товарных, ни мелкорозничных. Пришел на один из заводов. А стоял лютый декабрь. «Достань, — говорят, — дров, сделаем любые весы вне всякого плана». Пошел к военному коменданту, убедил, выписал дрова, привез их на завод. Через несколько дней были готовы весы для дивизиона.

И так с каждой мелочью. Но ко времени вступления в активные бои дивизион ни в чем не нуждался.

До мая 1942 года дивизион охранял Москву, потом был направлен под Воронеж. Именно с боев за этот город ведется отсчет серьезным боевым операциям.

После Воронежа дивизион двинулся на Харьковское направление. Снова многодневные бои, отражение воздушных налетов, большие потери и — временная передышка. «Котовский» и «Щорс» ушли в тыл на ремонт и перевооружение.

Потом начался второй поход. Великие Луки — Витебск — Елгава — Шяуляй — Мемель (Клайпеда) — вот этапы этого пути.

Пермскому машинисту М. М. Кряжевских довелось повоевать даже в двух дивизионах, сформированных в Перми. Сначала в 44-м. С ним участвовал в освобождении Воронежа, в боях под Харьковом. При бомбежке станции Валуйки был тяжело контужен и очнулся в госпитале. После лечения его направили в запасной полк бронепоездов, откуда попал уже в 30-й дивизион. С ним прошел путь от Таганрога до Севастополя. Отвел свой бронепоезд для расформирования и еще успел повоевать на территории Польши, но уже в составе 52-го бронедивизиона. Войну с Германией заканчивал (после очередной контузии) в Восточной Пруссии пехотинцем. Воевал также и на Дальнем Востоке.

Но не следует думать, будто на пермских бронепоездах воевали сплошь пермяки. Да, поначалу их было подавляющее большинство, но приходили в дивизион и люди из других городов.

Вот, скажем, москвич Алексей Петрович Назаров. Двадцатилетний парень из локомотивного депо Москва-Сортировочная стал машинистом «Котовского». После войны вернулся на прежнее место работы, заслужил орден Трудового Красного Знамени и знак «Почетному железнодорожнику».

О себе он рассказывает скупо:

— Особых подвигов не совершал. Чего не было, того не было. Просто всю войну водил бронепоезд. Конечно, очень нелегко было, многое пережили и испытали. В 1942 году после окончания школы машинистов бронепоездов в Ораниенбауме меня направили на Урал. В Перми мы приняли закованный в броню паровоз и отправились на фронт. Паровоз обслуживали посменно три локомотивные бригады. Помощником у меня был мой ровесник с Урала.

После войны «Котовский» — «овечка», как мы ласково называли наш паровоз, продолжал нести службу, только уже мирную.

В 1946 году по пути в Москву мы поставили его в депо Вязьма. Броню с паровоза сняли, и он снова превратился в обычного труженика. Паровоз приняла от нас машинистка-комсомолка.

В. Ф. Грачев

В ОТДЕЛЬНОМ КЛАЙПЕДСКОМ

Моим правнукам Саше, Роману и Наташе посвящается

Владимир Федорович Грачев родился в 1897 г. в Калязинском уезде Тверской губернии. С малых лет жил с родителями в Москве. Учился в городском, а затем в реальном училище. В 1916 г. закончил курсы шоферов и получил звание шофера-механика (специальность тогда весьма редкостная). В конце года призван в армию. Февральскую революцию встретил по дороге на Кавказский фронт, а Октябрьскую — в окопах, в 490-м пехотном Ржевском полку.

В 1919 г. поступил в Высшее техническое училище. Но со второго курса ушел в Красную Армию. В 1932 г. приехал в Пермь на строительство фабрики Гознака. Затем работал механиком, руководил перевозками грузов для строительства Краснокамска и Закамска. В 1942 г. Грачева призвали в армию в 44-й дивизион.

С 1946 г. начал работать на Краснокамском заводе металлосеток. В 1959 г. ушел на пенсию и занимается военно-патриотической работой.

НА ЗАПАСНЫХ ПУТЯХ

Славные имена героев гражданской войны Григория Котовского и Николая Щорса с новой силой зазвучали в грозную годину борьбы с фашизмом. Их именами были названы бронепоезда, которые последними ушли с запасных путей вокзала Пермь II.

Наш дивизион начал формироваться еще в ноябре 1941 года, когда снаряжали на фронт «Пермский рабочий». Самыми первыми

приехали Александр Алтынцев, впоследствии начальник артмастерских дивизиона, и Александр Трегубов. Потом стали прибывать командиры, небольшие группы добровольцев и мобилизованных из разных районов области. Размещались в товарных, приспособленных для жилья вагонах; комсостав поселился в классном вагоне.

Ежедневно красноармейцы направлялись на паровозоремонтный завод, помогали делать бронеплощадки и одевать в броню паровозы. А после работы — строевые занятия или политучеба, которую проводил старший лейтенант Ольховский. Когда были готовы бронепоезда, занятия стали проходить на боевых местах у орудий и пулеметов.

26 февраля 1942 года из Краснокамска по мобилизации приехали Владимир Вяткин, Иван Котов и я. Все трое — участники гражданской войны. И тоже сразу включились в работу по оборудованию бронеплощадок на бронепоезде «Котовский».

Бронеплощадка — это обыкновенная двухосная платформа на усиленных рессорах. Но вместо досок пола настилалась броня. Бронированы и боковые стенки высотою около полутора метров. Их приваривали с наклоном внутрь. Получалась как бы усеченная пирамида с прямоугольным основанием. Все это накрывалось мощной крышей. Приваривалась броня и книзу от пола и тоже с наклоном внутрь. Она на три четверти закрывала колеса. Для посадки команды по обеим сторнам прорезаны четырехугольные лазы, закрывавшиеся бронированными дверками. Кроме того, имелись один круглый люк в потолке и один квадратный — в полу.

В середине вагона возвышалась восьмигранная орудийная башня с вертикальной щелью для ствола орудия и штурвалом для кругового поворота всей башни. Только в башне можно было стоять в полный рост, в остальной же части бронеплощадки — согнувшись или на корточках.

Кроме орудия, укрепленного посреди башни, рядом устанавливался пулемет, направленный в ту же сторону, что и пушка. В самом корпусе площадки на каждую сторону выставлялось еще по два пулемета. Стволы всех пулеметов были вмонтированы в шары, благодаря чему поворачивались в любую сторону — как по горизонтали, так

и по вертикали. Были в бортах и щели для наблюдения и стрельбы из винтовок. Для кругового обзора в потолке башни имелся перископ. Там же были установлены телефон для связи с командным пунктом на паровозе, щит для освещения и сигнализации, переговорная трубка для сообщений внутри площадки.

На каждом из бронепоездов было по четыре таких площадки, не считая различных платформ открытого типа.

В состав дивизиона входили также бронедрезина и бронеавтомобиль, вооруженные пулеметами, жилые вагоны для команды, вагон-штаб, вагоны-кухни и другие вспомогательные вагоны, автомобильный и конный транспорт. Для их перевозки использовался небронированный «черный» паровоз типа «Щ» — «щука», как его звали. Это — второй эшелон.

Итак, мы стали именоваться 44-м отдельным бронедивизионом, состоявшим из бронепоездов «Котовский» и «Щорс». Весь личный состав окончательно распределили по бронепоездам и бронеплощадкам.

Я был поначалу назначен пулеметчиком на первую бронеплощадку «Щорса». Но вскоре меня перевели в орудийный расчет заряжающим, а потом по возрасту (мне было уже 45 лет) назначили дивизионным связным и почтальоном.

Командир 44-го дивизиона бронепоездов (с марта 1944 г.) майор И. И. Шевелев.

Впрочем, это не снимало с меня обязанности во время боевых действий нести службу орудийного номера. Но об этом речь пойдет позднее.

После принятия присяги и торжественного митинга 29 апреля 1942 года дивизион был готов к выступлению. В день отправки провожать нас пришли матери, жены, другие близкие родственники, жившие в Перми или окрестностях.

Стали обживаться по-походному.

На каждую бронеплощадку полагался один двухосный вагон для жилья. Одна дверь закрыта наглухо, противоположная — на три четверти; оставшаяся щель прикрывалась узкой дверцей. Снизу прикреплена подножка для посадки. Внутри теплушки направо от входа — умывальник и переносный столик, у противоположной стены — вешалка и пирамида для винтовок. Посередине — чугунная печка с прямой трубой. В торцах направо и налево во всю ширину вагона — нары в два яруса.

До Москвы нас тянули путейские паровозы. В Москве дивизион доукомплектовался, дооборудовался и поступил в распоряжение Главного артиллерийского управления. Утвердили командный состав. Командир дивизиона — Илья Иосифович Шевелев, получивший к тому времени звание майора. Комиссар — майор Иван Иванович Ерин. Адъютант дивизиона (начальник штаба) — старший лейтенант Георгий Пантелеймонович Кадамов. Командир «Котовского» — старший лейтенант Константин Константинович Скуратович, командир «Щорса» — старший лейтенант Михаил Иванович Толстых.

До лета мы охраняли Москву, но в боевые действия не вступали. Проводили учебу, политзанятия и стрельбы на полигоне.

ПЕРВЫЙ ПОХОД

В начале июня, пополнив запасы снарядов и продовольствия, получив дополнительное обмундирование, дивизион двумя эшелонами направился на Сталинградский фронт.

Двигались медленно.

Горькая картина открылась на станции Грязи. Вдоль путей ва-

лялись разбитые обгоревшие вагоны. Вокзал разрушен, деревянные постройки обгорели и еще дымят. Видны воронки от бомб, поваленные заборы, покалеченные грузовики и повозки, на улицах разбросана домашняя утварь, жители копошатся на пепелищах.

Оказывается, накануне был налет вражеской авиации. Особенно поразило это печальное зрелище нас, уральцев, доселе знавших о бомбежках лишь из газет да радиосообщений.

Но жизнь на станции кипела. Железнодорожники восстанавливали пути, у кипятилки с разрушенной стеной толпился народ — военные и гражданские. Сновали туда-сюда маневровые паровозы, по улицам проносились машины, торопливо проходили пехотинцы. Вся привокзальная площадь забита беженцами. Дети играли и дрались, плакали и смеялись меж узлов и чемоданов.

Чувствовалась близость фронта, хотя до него было не менее сотни километров. В Грязях дивизион привели в полную боевую готовность, и бронепоезда двинулись на Воронежский фронт, которым командовал генерал-полковник Ф. И. Голиков. Там дивизион поступил в подчинение генерал-майора И. Д. Черняховского, командующего 60-й армией.

Мы получили задание охранять станции и воинские эшелоны на линии Воронеж, который занят немцами, — Усмань — станция Графская — станция Рамонь.

Бронепоезд «Котовский» базировался на Графской, «Щорс» — на станции Тресвятская, километрах в 18—20 от Воронежа. Здесь мы проложили ветку метров на 500 в глубину леса и хорошо замаскировались. Это была наша исходная позиция. Отсюда мы выезжали на охрану полустанков и воинских эшелонов, производили разведку боем и огневые налеты на позиции врага. Наш второй эшелон с «черным» паровозом оставался на Графской вместе с «Котовским». Надо отметить, что до нашего появления немецкие самолеты действовали вдоль линии железной дороги совершенно безнаказанно. Советская авиация в то время еще не могла в должной мере противостоять немецкой, зенитных батарей на этих станциях тоже не было. Поэтому враг совсем обнаглел: самолеты летали на бреющем полете, бомбили и обстреливали эшелоны и станции.

Появление бронепоездов с зенитными установками было для немцев полной неожиданностью.

Первый вражеский бомбардировщик сбил на Графской наводчик «Котовского» сержант Василий Малахов. Сколько было ликования, сколько радости!

Помню первый налет на бронепоезд «Щорс». Это было на Тресвятской. Наша площадка дежурила по кухне: я и еще трое красноармейцев чистили картошку, перешучивались с поваром. Вдруг слышим сигнал «воздух». Мы как-то даже не поверили вначале. Повар поглядел на небо, сказал:

— Ерунда, ничего не видно.

Но, видим, часовые распахивают люки и бойцы бегут к бронепоезду. Мы побросали ножи и рванулись к своей бронеплощадке. Там уже все в сборе. Последнее, что я увидел, влезая в боковой люк, это три самолета, летевшие наискосок к дороге. Бронепоезд двинулся на станционные пути. Бойцы развернули башню и приготовились к бою. Самолеты пересекли железнодорожную линию, развернулись и пошли вдоль путей. «Щорс» открыл заградительный огонь. В амбразуру было видно, как самолеты перестраивались для бомбежки. Пикируют. Послышались разрывы бомб в стороне от полотна, и самолеты вышли из зоны нашего обстрела. Поступила команда прекратить огонь. Ждали второго захода, но его не последовало. Видно, фашисты решили не рисковать.

Все произошло так стремительно и неожиданно, все настолько были поглощены своей работой, что мы не успели даже испугаться. Страх пришел позднее, во время последующих налетов, когда нам пришлось по-настоящему испытать весь ужас бомбежек, воочию увидеть кошмарные разрушения, мертвых и покалеченных товарищей. Но и к этому со временем попривыкли. Страх испытываешь лишь перед началом боя, когда еще бездействуешь, а когда начинается «работа», забываешь об всем, кроме того, что тебе надлежит делать. Только стук осколков по броне да близкие разрывы напоминают об опасности.

Прямых попаданий в бронепоезд не было, а осколки оставляли на броне лишь вмятины или небольшие пробоины, не причинявшие

особого вреда. Бойцы начинали привыкать к бронепоезду в боевой обстановке и считали, что во время бомбежек гораздо безопаснее находиться внутри бронепоезда, а не в окопчиках или блиндаже, где приходилось отсиживаться поварам и дежурным.

Вскоре был сбит второй вражеский самолет — на этот раз наводчиком «Щорса» С. Л. Петренко. На Тресвятской в тот день дежурил второй броневагон, которым командовал лейтенант В. И. Коротя. Он первым и открыл огонь, когда на других площадках еще только готовились к бою. При втором заходе бомбардировщиков один из них круто отвалил в сторону и с густым черным шлейфом дыма пошел к земле.

Наши первые успехи принесли свои результаты: теперь немецкие самолеты боялись снижаться и бомбили со значительной высоты, так что бомбы, как правило, рвались далеко от цели.

Обычно нас выдвигали на какую-нибудь маленькую станцию между Графской и Отрожкой, где в определенное время предполагалась высадка войск или разгрузка боевой техники. Чаще всего выгрузка происходила ночью или ранним утром и — очень быстро, так что фашисты зачастую бомбили уже пустые составы.

Кроме охраны станций и эшелонов, дивизион выезжал ночами для разведки боем на огневой рубеж к Отрожке или в сторону Лисок на станции Придача, Масловка, Колодезная. Железная дорога проходила параллельно линии фронта на расстоянии от восьми до полутора километров от окопов.

Со стороны Отрожки хорошо был виден Воронеж, который все время горел. Пожары то утихали, то разгорались с новой силой, но не прекращались ни на один день.

На Графской и Тресвятской в зиму 1942 года мы жили в теплушках неподалеку от своих боевых поездов. Команда каждой площадки по очереди несла караульную службу у жилых и вспомогательных вагонов. Другая команда была в наряде на боевой части. У жилых вагонов или непосредственно у бронепоездов проводили учебу, разбирали боевые действия поездов, разъясняли положение на фронтах, вслух читали армейские и центральные газеты, готовились к новым боям.

ПЕРВЫЕ ЖЕРТВЫ

Первым пострадал на станции Тресвятская наш повар. Взрывной волной подбросило вагон-кухню, опрокинулся бак с похлебкой и обварил повара. Его пришлось отправить в госпиталь. Вот тебе и «мирная» профессия. Потом попал в переделку бронепаровоз, возвращавшийся с промывки из Грязей. На перегоне Масловка — Графская он угодил под бомбежку. Был убит техник-лейтенант П. Т. Тиунов и ранен врач В. С. Бабушкин, который ездил за медикаментами. После выздоровления Владимир Сергеевич вернулся в дивизион.

В тот же день на Графской были ранены машинист и несколько бойцов «Котовского».

Обычно вечером, когда начинало темнеть, нам объявляли о выезде на огневой рубеж. Одевались потеплее, захватывали с собой по дощечке (чтобы не так холодно было сидеть на стальном полу). До Отрожки сидели кто где, после Отрожки все занимали свои боевые места. На каждую площадку назначались дежурные специально следить за проводами. Дело в том, что окопы стрелковых частей располагались по одну сторону железнодорожных путей, а их резервы — по другую. От окопов к резервам поперек путей провисали на времянках телефонные провода. По сигналу дежурного с передней площадки паровоз сбавлял ход, дежурный подхватывал провод шестом с развилкой на конце, приподнимал и передавал на следующую броневлощадку. И так — до последней площадки. Затем бронепоезд прибавлял ходу и двигался дальше.

Как правило, в Отрожке на паровоз, где находилось наше командование, подсаживался артиллерийский командир с передового наблюдательного пункта.

Не доезжая станции Масловка, наш «Щорс» остановился. Артиллерист и командир бронепоезда старший лейтенант Толстых с комиссаром дивизиона майором Ериным отправились на НП. Мы развернули орудия. Вскоре Толстых вернулся. Прозвучала команда командира нашей броневлощадки лейтенанта Булгакова: «Орудия к бою!» Затем — «угол... прицел... два снаряда... огонь!» Заложило уши. Где-то вдалеке полыхнули зарницы, донеслись глухие удары разры-

вов. Новая команда: «Изменить угол прицела... огонь!» Еще выстрелы. Наша бронеплощадка вела пристрелку. «Всему поезду по пять снарядов на орудие... Первое, второе, третье, четвертое!..» Грохот и вспышки разрывов на вражеской стороне.

Немец молчит. Нам весело. Беглый огонь по десять снарядов. Команды, вспышки, разрывы.

Но что это? Мы заряжаем, а перед амбразурой вдруг взрыв, смерч снега с песком в лицо. Дзинь-дзинь, стук-стук — осколки и камни молотят по броне. Свист, еще грохот где-то позади бронепоезда. Уже не до веселья. Видно, враги загодя пристрелялись к полотну.

Командир бронепоезда «Григорий Котовский» М. И. Толстых.

Наконец, бронепоезд двинулся назад. Немцы продолжали обстреливать пути, но нас там уже не было. Артиллеристы с НП засекли гитлеровские батареи. Основная задача «Щорса» выполнена: огневые точки противника обнаружены.

Отъехав немного, остановились. Паровозники осматривали ходовую часть, командиры — орудия. От сердца отлегло, нервное напряжение разрядилось — громкие разговоры, шуточки, пересмех.

Все было в порядке. С наблюдательного пункта вернулся на бронепоезд комиссар Ерин. Связисты смотали провода, и мы направились на исходную позицию.

Вот так и проводили разведку боем.

Иногда при ответном огне противника бронепоезд отходил, но затем, при необходимости, возвращался или открывал огонь с другой позиции. Когда немецкие снаряды разбивали путь, его восстанавливали, иной раз под огнем, своими силами и средствами. Эти работы вела в основном площадка № 3, бойцы которой были специально обучены, хотя команды других площадок тоже изучали железнодорожное дело и помогали бойцам третьей бронеплощадки.

Проходили дни, недели, месяцы. Мы радовались успехам нашей армии. Горевали о погибших товарищах.

Командир бронепоезда «Николай Щорс» А. И. Гудков.

В июне не стало старшего лейтенанта А. Е. Зайцева. Он попал под бомбежку, когда шел из штаба дивизиона к «Щорсу». Участник гражданской войны, воевавший на бронепоезде, построенном рабочими Путиловского завода, он был всеобщим любимцем. После его гибели заместителем командира дивизиона по строевой части был назначен старший лейтенант Толстых, командир «Щорса». (В конце 1942 года он принял командование «Котовским», а командиром «Щорса» назначили старшего лейтенанта А. И. Гудкова. В этих должностях они оставались до конца войны.)

В те первые недели боев погибли также помощник

машиниста Попов, орудийный мастер Комаров, тяжело был ранен начальник связи лейтенант Питкевич и немало других.

Гибли не только люди. Например, во время одного из обстрелов Воронежа «Щорсу» пришлось вести огонь по историческому домику Петра Первого, где расположился немецкий штаб. В другой раз при обстреле немецких артиллерийских складов был разрушен родной дом нашего начальника штаба Г. П. Кадамова. В связи с этим немного забегу вперед.

Когда Воронеж был освобожден, Георгий Пантелеймонович побывал на руинах дома и написал головешкой на развороченной стене: «Я здоров. Георгий». Потом, когда мы встретились через 30 лет, зашел у нас разговор и об этом необычном «письме» на стене.

— Представь себе, — рассказывал Кадамов, — дошла моя весточка до адресатов. Оказалось, мать и сестра скрывались в то время в деревне, а когда вернулись, конечно, без ума были рады, увидев мое настенное послание.

НОВЫЙ ГОД — НОВЫЕ ПОБЕДЫ

4 января 1943 года наши бронепоезда заняли исходные позиции ближе к фронту: «Котовский» на станции Сомово, «Щорс» на станции Отрожка — в восьми километрах от Воронежа. Команды перешли жить из вагонов в дома, расположенные рядом со стоянками бронепоездов. Чаще стали выезжать в огневые налеты.

Расскажу об одном из них.

В конце января ночью нас подняли по тревоге. Командир бронеплощадки лейтенант Булгаков, одетый в шинель, предупредил, чтобы мы не брали полушубков и ничего лишнего, но оделись все же потеплее.

В это время подъехал «Котовский». Из боевой рубки вышли командир дивизиона майор Шевелев и начштаба Кадамов. Шевелев обошел каждую площадку, здоровался с бойцами, шутил.

«Котовский» двинулся вперед, «Щорс» — следом. Ехали в направлении станции Лиски. Накануне была внеочередная чистка и проверка орудий и подвижного состава. Погрузили дополнительные ящики

со снарядами. Одновременно двумя бронепоездами мы редко выезжали на огневую. Соображали: значит, готовится что-то серьезное.

Было зябко и темно.

На станции Придача нас встретили разведчики нашего дивизиона, указали огневой рубеж, где мы еще раньше производили пристрелку. Он находился километрах в двух от окопов противника, защищен холмом и перелеском. Связисты соединили проводами командный пункт на паровозе с НП на передовой.

«Котовский» стоял примерно в километре впереди нас.

Лейтенант Булгаков по телефону держал связь с командиром бронепоезда. Командир орудия Власов отдавал последние указания: пулеметчикам приготовиться, подносчикам снарядов выложить их из ящиков на пол, поближе к орудию, Котову — развернуть башню. Наводчик Лисов проверял призматический прицел. Я снял наствольный чехол, обтер лишнюю смазку с затвора, просмотрел ствол. Открыли запорные задвижки люков. Командир распорядился занять места и приготовиться, дал ориентир наводчику.

Бронеплощадка была готова к бою.

В амбразуру башни видно, как лучи прожекторов, то вспыхивая, то затухая, с разных точек принизывают темноту. Кое-где слышатся редкие взрывы, в окопах идет слабая перестрелка, время от времени взвиваются осветительные ракеты, стежат передовую трассирующие пули. Ждали приказа. Минуты ожидания тянулись необычайно медленно. Командир, не опуская телефонной трубки, на всякий случай предупредил, что военфельдшер — на третьей бронеплощадке.

Комиссар Ерин обходил площадки, стучал по броне:

— Как настроение?

Сержант Власов ответил за всех:

— Бодрое.

А сами беспокойно томились.

Но вот телефонная трубка ожила, и тут же последовала команда лейтенанта Булгакова:

— Прицел... беглый гранатами!..

В тот же момент где-то сзади загрохотали тяжелые орудия, с шипением и свистом пронеслись через нас снаряды.

Комиссар 44-го дивизиона бронепоездов И. И. Ерин, заместитель командира по хозяйственной части Н. Я. Сычев, адъютант дивизиона Г. П. Кадамов (слева направо).

— Огонь! — скомандовал Власов.

Вспышка. Гром. Быстрый откат и накат ствола орудия. Я открываю затвор, гильза выскакивает. Быстро, быстро. Снаряд в стволе, я закрываю затвор. Готово. Выстрел. Вспышка. Гром. Звон гильзы.

И началось. Залпы орудий нашего бронепоезда. Гром соседних и дальних артиллерийских батарей. Справа, сзади ежесекундные вспышки, грохот то усиливается, то ослабевает, то сливается в общий гул, и через все это резкий, сопровождающийся вспышкой треск — ответная пальба немцев. Страшновато. Сердце прыгает, на спине от холодного пота рубашка прилипла к телу. Впереди все чаще сверкают вспышки и слышится ушераздирающий треск. Стучат по броне осколки и мерзлые комья земли. Кругом дым, вихри снега и песка, копоть. Душно. Я не помнил, когда сбросил шинель. В одном комбинезоне с распахнутым воротом почти машинально открывал и закрывал затвор, все внимание сосредоточено только на этом. Дрожь прошла как-то сама собою. Ясность мысли необыкновенная. Движения четки и уверенны.

Гильзы мешаются под ногами, их не успевают откидывать. Боец Носков подкатился на одной, выругался: кто расслышал — хохочет. Я не все понял, но тоже смеюсь. Стало легче, веселей. А кругом все так же грохочет и сверкает, стучат по броне осколки. Каждый занят своей работой: зарядить — выстрелить. Командир передает, что наши снаряды ложатся в цель, значит, куй железо, пока горячо.

Но что это? Гильза не выскакивает из ствола, заклинило. Где экстрактор? Минута затишья. Сразу же запрос командира бронепоезда: «Почему молчит орудие?» Вот черт, не вытащишь никак.

— Дай я! — кричит номерной Вяткин.

Пошла. Сержант торопит, подает банник. Еще минута потеряна. Наконец, казенник протерт. Готово.

— Огонь!

И опять канонада. Уши давно заложило. В голове звенят колокольчики, глаза режет, душно, жарко, все устали. Хочется пить, а воду как-то незаметно давно всю выпили. Губы спеклись, веки воспалились. Команды подаются сорванными голосами. Ствол орудия

раскалился — руки не терпят. Откроешь затвор, оттуда жар, как из печки. Теперь лица не белые, не красные, а багрово-черные от напряжения, от копоти и грязи. Вездесущий сержант Власов то подавал команды, то распоряжался в отсеках, то отбрасывал гильзы — его замасленные черные руки поспевали всюду.

Но вот, наконец, команда прекратить огонь. Последний выстрел. Я открываю затвор, гильза выпадает, затвор остается открытым. Совершенно обессиленный, опускаюсь на груду гильз. Молодые чувствуют себя не намного бодрее.

Умолкли наши поезда, не слышно соседних батарей, только тяжелая артиллерия изредка продолжает обстрел.

Развернули башню. Принесли воду из тендера, жадно пьем. Бронепоезд тронулся. В приоткрытый люк подуло свежим ветерком. Приступаем к уборке: складываем гильзы и оставшиеся снаряды. Отъехав километра на три-четыре, остановились в безопасном месте. Открыли люки. Толкаясь, вылезаем на площадку, приветствуем соседей. Мне во что бы то ни стало хочется что-то объяснить, но никто не слушает, все говорят разом — гвалт стоит невообразимый.

Я обратил внимание, что лица и руки у всех вымытые. «Когда это они успели?» И только тут вспоминаю, что между разговорами и мне кто-то поливал из кружки.

Команда «по местам». Двинулись на свою исходную позицию и скоро были в Отрожке.

Команды обоих бронепоездов выстроились в шеренгу. Возле железнодорожных путей, заслоняя дверь кухни, стоял в белом фартуке и колпаке вернувшийся из госпиталя повар Николай. Его добродушное лицо таяло в улыбке, он приветственно помахивал поварешкой, нарочито облизывал губы, давая понять, что сегодня завтрак будет особенно обильным и вкусным.

Командир и комиссар дивизиона поблагодарили нас за успешные боевые действия, отметили слаженную работу артиллерийских расчетов, разведчиков и связистов, паровозных бригад.

А на другой день нам сообщили, что наши войска возле станции Лиски прорвали фронт, переправились через Дон и успешно развивают наступление. Мы и не подозревали тогда, что совсем рядом с нами,

именно там и именно тогда, действовали наши земляки на бронепоездах «Невский» и «Суворов». Было весело и радостно. По случаю такого события нам выдали перед обедом по стопке.

Наши бронепоезда все время были наготове, паровозы под парами. 24 января гитлеровцы открыли мощный огонь из тяжелых орудий по переднему краю обороны от Масловки до Отрожки. Бронепоезда тотчас по тревоге выехали на огневую. Справа от Воронежа слышалась канонада, были видны разрывы. Город горел, огонь бушевал всюду. Громадное зарево отражалось на стволах орудий, густая сажа оседала на броне. А мы томились от бездействия.

Между тем наступал рассвет. Небо над Воронежем сплошь заволокло черным дымом. Дали отбой тревоги. Бронепоезда возвратились на базу.

Днем сообщили, что Воронеж оставлен немцами. Это было 25 января 1943 года.

За боевые действия под Воронежем многие бойцы и командиры получили награды, всему личному составу объявлена благодарность Верховного Главнокомандующего.

Задача, поставленная дивизиону командованием 60-й армии, была выполнена. Дивизион передали Юго-Западному фронту.

ХАРЬКОВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Лишь к концу февраля немцы оправились от поражения, сосредоточили силы и повели наступление на освобожденный нашими войсками Харьков. Потеряв при наступлении много живой силы и техники, советские войска не могли противостоять немцам и отходили с кровопролитными боями. 17 марта 1943 года Советская Армия вынуждена была снова оставить Харьков. Немцы вели наступление на Белгород, рассчитывая окружить наши войска и взять реванш за Сталинград. Ставка Верховного Главнокомандования принимала все меры для остановки врага. К месту боев перебрасывались подкрепления — живая сила и техника, боеприпасы и продовольствие.

Так говорится в третьем томе «Истории Великой Отечественной войны». У нас тогда, разумеется, не могло быть столь широкого кру-

гозора. Но и мы понимали значение узловой станции Валуйки. Она играла ключевую роль в снабжении Воронежского и Юго-Западного фронтов.

Вот на этот участок еще в феврале прибыл наш дивизион и поступил в подчинение 3-й танковой армии генерал-лейтенанта П. С. Рыбалко.

Валуйки имеют две станции — пассажирскую и сортировочную. Они отстоят друг от друга на три-четыре километра. А сам город расположен на горе в трех километрах от пассажирской станции.

44-й дивизион назначили охранять станцию Валуйки-Сортировочная. Станция большая, все ее службы, включая депо, мастерские, склады, сгрудились овалом внутри путей. Наши бронепоезда заняли позиции на противоположных железнодорожных линиях.

Воинские эшелоны прибывали каждый день, скапливались, не успевая разгрузиться.

Единичные или небольшие группы фашистских самолетов налетали ежедневно, а то и несколько раз в день. Частенько наведывалась разведочная «рама». После нее обязательно следовали массированные налеты несколькими десятками бомбардировщиков.

Целыми днями мы находились в боевой готовности, почти не выходили с бронеплощадок. Ночью, как правило, дежурила половина команды, другая отдыхала. В ночные часы больших налетов не бывало, но один-два самолета кружили беспрерывно, так что бронепаровозы всегда на парах.

Вообще Валуйки — один из самых тяжелых периодов боевых действий бронепоездов.

Расскажу об одном эпизоде.

Было начало марта. На станции, на путях, снег растаял, на полях еще лежал. Поэтому с воздуха мы были хорошо заметны. Как-то бойцы сидели на крышах своих броневагонов, греясь на весеннем солнышке. Подошел майор Ерин, завязался общий разговор.

И вдруг привычный, но всегда неожиданный крик:

— Воздух!

45 секунд — и все на своих местах, комиссар — в боевой рубке.

— Недаром чертова «рама» прилетала,— говорит боец Иван Ко-

тов, держась за штурвал и готовясь по первой команде развернуть орудийную башню. В амбразуру видно, как слева от бронепоезда сомкнутым строем наискосок к железнодорожному полотну идут одиннадцать бомбардировщиков. Лейтенант Сунцов, командир нашей бронеплощадки, передает:

— Открыть заградительный огонь!

Самолеты перестраиваются и входят в пике. Слышатся первые разрывы. В это время командир орудия старший сержант Власов заметил в амбразуру вторую группу вражеских самолетов справа.

Первая группа отбомбилась. Башню развернули и успели встретить огнем вторую. Вспышки, грохот, вздрагивает бронеплощадка, знакомый звон стреляных гильз, впереди столбы пламени и дыма.

— Самолеты спереди! — кричит Сунцов. — Орудия прямо по цели!

Вдоль железнодорожной линии в лоб летят десятка два «юнкерсов». Среди них на голубом небе резко выделяется черный силуэт громадного четырехмоторного бомбовоза. Еще никогда до этого мне не приходилось видеть подобного чудища.

Лейтенант Сунцов не отнимает телефонной трубки от уха. В репродукторе слышится голос командира бронепоезда:

— Держаться, ребята!

— Постараемся, — за всех отвечает наш лейтенант.

И опять команды: «Ориентир... прицел... трубку... огонь!»

Все небо перед надвигающимися самолетами усеяно разрывами снарядов наших бронепоездов и соседних зенитных батарей. Привычно, без суеты, бойцы ставят трубки на снарядах, подают их, заряжают орудие и методически ведут огонь.

— Ребята, загорелся один! — радостно кричит наводчик Лисов.

— Поздравляю, — улыбается Сунцов.

Грохот слышится все ближе и ближе. Теперь бомбы рвутся уже возле самого бронепоезда. Земная твердь превратилась в студень, вагон подбрасывало и шатало, как лихой грузовик на кочках. Стоял непереносимый грохот. Впереди горел товарный порожняк. По небу летели клочья бумаги, соломы, тряпок, жестяные листы, обломки досок. Во все щели врывался песок, но мы научились вовремя закры-

вать глаза. Жарко, душно так, что сердце бухает, темно от копоти, пыли и дыма, небо заволокло, цели не видно.

Наконец, прекратили огонь. Поезд двинулся. Но тут с громом и звоном на башню обрушилась сорванная крыша товарного вагона. Мы с Патраковым вылезаем из люка, сбрасываем листы. Кругом сумрачно, видно только пламя да просверкивающие мимо искры.

Бронепоезд выезжает за пределы станции.

Слышен гул новой группы самолетов. Возобновляем огонь. Три самолета движутся на нас в лоб. «Держись, ребята!» Один пикирует. Поезд ускоряет ход. Бомбы рвутся позади. Пикирует второй бомбардировщик. Снаряды наших орудий рвутся, кажется, перед самым его винтом.

— Наддай, наддай! — хрипло кричит лейтенант.

Мы и сами ускоряем темп: гильза не успевает упасть, а уж другой снаряд в стволе. Третий самолет пошел, но качнулся, выпрямился, отвалил в сторону — бомбы загрохотали в ельнике. Видимо, подбили. Еще один идет по второму заходу. Этому удается все-таки достать бронепоезд. Громыхнуло так, что бронеплощадку подбросило будто брезентовую палатку, нас тряхнуло, как зерна в решете. Меня швырнуло головой о стенку, на какое-то время я потерял сознание. Очнулся — тишина. Выплевываю кровь и песок. Голова раскалывается от боли, в ушах перезвон. От смрада нечем дышать. Руки в крови, из носа хлещет кровь, перед глазами туман.

— Тебя танкистский шлем спас, — говорит мне военфельдшер Вобликов.

Бронепоезд стоит. Я кое-как выбираюсь на свежий воздух. Самолеты ушли, орудия молчат. Копоть и смрад немного рассеиваются. Багровое солнце то проглянет, то снова заволакивается дымом пожарищ. Машинисты Александр Козлов и Петр Санаев уже постукивают своими длинными молотками — осматривают ходовую часть.

С «Котовского» подошел связист Иван Мизев, сообщил, что там тоже есть раненые и контуженные.

Железнодорожные линии с обеих сторон поезда повреждены. Появился техник-лейтенант Рыбаков — началось восстановление пути и подъем сбитых с рельсов бронеплощадок.

Этот налет был особенно мощным. Немцы старались во что бы то ни стало стереть Валуйки с лица земли. Бомбили обе станции — и товарную, и пассажирскую.

Вот так, в боях и тревогах, проходила та весна. На тендерах бронепоездов росло количество красных звезд — по числу сбитых самолетов. «Котовский» во время сильных боев выезжал на станцию Купянск, где вел огонь по пехоте и танкам противника. На его счету появился и первый подбитый танк. «Щорс» дежурил на станции Уразово — защищал аэродром.

К концу марта наши войска сумели остановить наступление немцев. Фронт стабилизировался.

Во время налетов материальную часть дивизиона изрядно потрепало, да и людской состав измотался в ежедневных боях и бомбежках.

Командование признало, что боевое задание нами выполнено, и в конце апреля 1943 года 44-й дивизион решено было направить в тыл для ремонта и перевооружения.

Так закончился наш первый поход.

«КАНИКУЛЫ»

Из Валуек «Щорс» выехал ночью, следом за «Котовским», а штабные и вспомогательные вагоны ушли еще раньше с «черным» паровозом.

Ночь и следующий день прошли спокойно. Но на бронепоездах — боевая готовность, хотя бойцам разрешили попеременно вылезать на крыши вагонов, на теплый весенний ветерок. Мы вели нескончаемые разговоры о семье, родных, гадали, куда нас поставят на ремонт — хорошо бы поближе к дому, и каждый мечтал если не побывать дома, то хотя бы вызвать близких на свидание.

Ехали через Лиски, где все еще стоял временный мост, сложенный на остатках разрушенных быков. Наши бронепоезда расцепили и проводили через мост путейским паровозом. Через Поворино, Пензу проехали спокойно. Ранним солнечным утром 29 апреля прибыли в город Канаш — километрах в 130 от Казани.

Здесь нас ожидали жилые вагоны и кухни, стоявшие на запасном пути неподалеку от паровозоремонтного завода. Расцепленные броневагоны поставили поближе к заводу, а бронепаровозы через несколько дней ушли на ремонт на станцию Юдино возле самой Казани.

Командир нашей бронеплощадки лейтенант Сунцов — невысокий 22-летний парень с чуть раскосыми глазами, любимец команды — сейчас же заставил вынести из вагона все вещи, горячей водой промыть нары, стены, потолки и полы, сдать постельное белье, получить новое и набить матрацы свежей соломой.

После обеда все построились, и командир дивизиона майор Шевелев поблагодарил личный состав за дисциплинированное и четкое выполнение боевых задач. Объяснил, что теперь мы должны напрячь все силы и быстро отремонтировать боевые и вспомогательные вагоны, заменить износившиеся орудия и установить дополнительные средства защиты.

После Шевелева выступил его заместитель по политчасти майор Ерин — железнодорожник из Казани, коренастый, плотный, с неизменно приветливым лицом. Он говорил о дисциплине, о поведении в тылу.

Они хорошо дополняли друг друга — кадровый военный, артиллерист Илья Иосифович Шевелев и кадровый железнодорожник, коммунист с немалым стажем Иван Иванович Ерин.

После митинга мы отправились в баню, а затем впервые на новом месте ужинали в своем теплом жилом вагоне. До чего ж приятно чистому после бани и сытому после ужина растянуться на еще необмятом тюфяке. Ни тревог, ни волнений — красота! Но еще долго от кошмарного сна или шума проходящего поезда вдруг проснешься, вскочишь, с бьющимся сердцем прислушиваешься — с какой стороны летит стервятник, почему не кричат тревогу или подъем. Осмотришься — все спят, кое-где слышен богатырский храп, кто-то пробормотал и перевернулся на другой бок. Облегченно вздохнешь, расслабишься, вспомнишь дом и с блаженной улыбкой снова заснешь.

Ремонт вагонов мы вели своими силами с помощью квалифицированных рабочих вагоноремонтного завода. Заменяли побитые осколками вагонные части, меняли рессоры, выправляли и заваривали по-

врежденную броню, исправляли перекосы башен. Чинили жилые и подсобные вагоны.

Одновременно заменили привычные, так полюбившиеся нам, но «состарившиеся» мотовилихинские зенитно-полевые орудия на новые дальнобойные. Правда, у них угол возвышения был незначительный, не позволял вести огонь по самолетам. Поэтому на каждый бронепоезд поставили по две 45-миллиметровые скорострельные пятизарядные пушки и по два счетверенных пулемета со специальным прицелом для стрельбы по самолетам. Кроме того, на контрольных платформах установили по одному тяжелому пулемету и соорудили из шпал помещение для расчета.

Ремонтными работами подвижного состава руководил воентехник старший лейтенант Сергей Павлович Рыбаков, а установку орудий и пулеметов вел старшина Александр Иванович Алтынцев, родом из Осы. Оба они участвовали в строительстве бронепоездов и формировании дивизиона в Перми и служили в нем до самого расформирования.

В это же время своим чередом проходили строевые занятия, изучение боевой техники. Комиссар дивизиона и политрук бронепоезда регулярно проводили политучебу, знакомили с крупными операциями наших войск, организовывали коллективные посещения театра и кино.

Отличившимся в боевых действиях и дисциплинированным бойцам предоставляли краткосрочные отпуска, к некоторым родные приезжали прямо в Канаш.

Меня командировали за бумагой в Краснокамск — город, ставший мне родным. Снабдили меня письмами на предприятия, отношением к начальникам станций и дали двух сопровождающих — земляков Ивана Котова из Краснокамска и Владимира Вяткина из Усть-Качки. С ними я познакомился полтора года назад в Краснокамском военкомате, на сборном пункте.

Надо ли говорить, как обрадовались нашему приезду домашние...

Благополучно и в срок мы вернулись в дивизион, доставив 250 килограммов бумаги и письма от рабочих.

В Канаше, пока нас не было, шли обычные, «каникулярные» будни. Произошло и важное событие — парткомиссия приняла в партию и комсомол наиболее достойных бойцов и командиров. Коммунистами стали М. И. Толстых, машинисты А. И. Козлов и Х. А. Будин, старшина М. И. Коваленко и другие.

А так все шло по-прежнему.

Как-то раз в ожидании обеда отдыхали мы возле вагона-кухни и беседовали о своих солдатских делах. Разговор зашел о бомбежках — где безопаснее: в бронепоезде или в блиндаже.

Старшина дивизиона Лузин, послушав других, вступил в разговор:

— Не всегда бомбежка застает в блиндаже. Сколько мне приходилось попадать под бомбежки и артналеты — можно бы много чего порассказать, только вы, пожалуй, и не поверите.

— А вы, Григорий Васильевич, расскажите, как сами себе устроили бомбежку под Харьковом, — предложил подошедший шофер бронемашины Гурбан.

— А, это ты? Вот сам и рассказывай. А чего хрипишь?

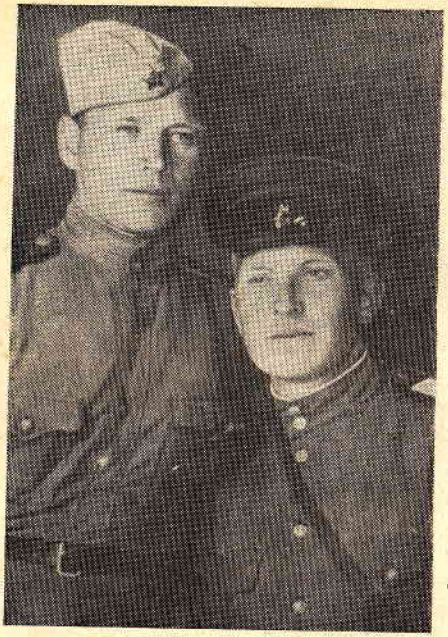
— Да все с той поры не могу раздышаться.

— Расскажи, Гурбан, расскажи, — наперебой стали просить бойцы.

Гурбан с готовностью откашлялся.

— В те поры немец отбил Харьков и наступал дальше, наш «Котовский» — помните? — получил назначение на станцию Купянск сдерживать наступающих немцев. Ну, прибыли в Купянск. Вызывает меня командир бронепоезда и говорит: «Со старшиной Лузиным поедешь в штаб армии. Это за Купянском, около станции». Сейчас уж не помню, какую он назвал. Старшина оформлял документы на продукты.

Расспросив дорогу, подъехали к капэпэ. Там пропускали колонну танков. Грузовые машины стояли по обочинам. Григорий Васильевич говорит: «Поезжай за танком, иначе простоим до вечера». Я так и сделал.



Писарь Е. Юшков, старшина дивизиона Г. В. Лузин.

Проехали километров восемь-десять, танки свернули влево, а мы наддали ходу и помчались прямо по шоссе. Навстречу редкие машины. «Старшина, — прошу, — открой люк, погляди, кто за нами». Он открыл люк, осмотрелся. «За нами-то никого, а вот впереди виднеется большое селение. Давай подъедем, расспросим, а то залезем к черту на кулички».

В это время на горизонте показалась группа немецких самолетов. «Сверни вправо, — предложил старшина, — вон в тот лесок. Дорога вроде имеется». Я свернул на хорошо укатанную, еще не растаявшую дорогу. Нажал на акселератор и помчал полным ходом. Низко над нами с грохотом пронеслись самолеты, но не бомбили, видно, другое задание. Тут дорога пошла плохая, пришлось сбавить ход, а потом и совсем остановиться. Ясно слышались разрывы бомб на станции и орудийные залпы из Купянска.

Из радиатора валил пар. «Ишь, как рассамоварился, — сказал старшина. — Давай и мы закурим». Закурили. Бомбежка и канонада вскоре прекратились. Мы открыли обе дверки. Потянуло сквозняком — красота. Вылезли, огляделись. Кругом лужи, а в теневых местах еще снег. Слева от дороги углубления для стоянки танков. Вдали какие-то землянки. Справа на лужайке следы костров.

Мы размялись, дышали запахами леса. Легкий ветерок колыхал прошлогодние листья. Журчали ручейки. Заходящее солнце пробивалось сквозь ветки, поблескивало в лужицах и каплях тающего снега. Сырость, прель — весна. Если бы не гул фронта — совсем как у нас под Сарапулом.

Тут рассказчика перебил нетерпеливый голос:

— Ты чего идиллии расписываешь? Или больше сказать нечего?

— Да я до главного уже дошел, только охрип, — начал оправдываться Гурбан, — пусть дальше старшина рассказывает.

— Давай, старшина.

— Ладно. Я коротенько. По обе стороны дороги топко, развернуться негде, и Гурбан дал задний ход. И уж то ли он сплоховал, то ли дорога слишком скользкая, однако, не доезжая метров сто до опушки, заднее левое колесо сползло с дороги и провалилось. Сперва казалось, стоит только веток подкинуть, и мы мигом выберемся. Чего мы только ни делали: подкладывали ветки, подкапывали землю, вываживали машину домкратом. Притом учтите, что это не пермский лес — где бы ни застрял, кругом сушины полно. А здесь каждую веточку приходилось таскать метров за сто или рубить дубняк. Два раза Гурбан бегал на шоссе просить помощи, но там машины шли на фронт — груженые, а с фронта — с ранеными. Так что часа через два работы положение не только не улучшилось, а вовсе стало аховое: провалилось еще левое переднее колесо. Если бы не подложенные деревья, броневик вообще бы перевернулся. Как говорится, коготок увяз — всей птичке пропасть. Ну что тут станешь делать?

А мы намученные, грязные, промокшие по пояс, голодные. Вдобавок посыпал мелкий дождик. Сели, закурили и закручинились. Самим жарко, а ноги стынут. «Давай, — говорю, — хоть костерок разведем, перекусим да посушимся, а потом пойдем искать помощи». Забрали карабин, котелок, консервы, пошли на полянку, где были кострища. Гурбан еще возражал, говорил — далеко. Но ближе негде и нечем разводить костер.

Мокрые головешки, сучки и отсыревшая солома никак не хотели разгораться. Солома тлела, дымила, искрила, но гасла. Несколько раз плескали понемножку бензином, костер вспыхивал, но тут же

тас. Мокрая от пота рубашка холодила спину, мерзли ноги. «Да лей больше!» — сказал я. Гурбан обрадовался и вылил чуть не полканистры. Я бросил спичку. Костер пыхнул и пошел пластать, даже старые головешки раскалились и занялись огнем. Пламя приятно обжигало лицо, от мокрых коленок повалил пар.

«Разбрасывай скорей костер, — говорю, — уж больно велик, увидят, начнут бомбить». Мы вытащили несколько головешек покрупнее и разбросали по поляне. Они искрились, иногда ярко вспыхивали и постепенно потухали.

И тут пролетел немецкий самолет...

Старшина помолчал, обвел нас взглядом, облизал пересохшие губы и, видя, что мы слушаем его с интересом, продолжал:

— Я уже доедал вторую кружку разогретых консервов, Гурбан колдовал с котелком на костре, чтобы скорее закипал чай, как вдруг яркая вспышка осветила поляну, позади громыхнуло, нас обдало ветром, кругом посыпались комья земли и сучья. Не успели мы опомниться, громыхнуло впереди. Я схватил сапоги, шинель, портянки, крикнул Гурбану, чтобы бежал к броневику. Он перекинул карабин через плечо, подхватил пожитки, но и котелок не бросил. Придерживая рукавом горячую дужку, побежал за мной. «Да брось ты котелок!» — кричу. «Ничего, — отвечает, — еще чаю напьемся. А ты ложку взял?» Тут кругом снаряды рвутся, а он — про ложку.

Стемнело уже изрядно. Вспышки, грохот тяжелых снарядов, валящиеся деревья и падающие с неба комья и ветки, свист и шлепанье влетающих в грязь осколков. Спотыкаясь и скользя босыми ногами, я бежал и думал: неужто вот так и убьет? Сильно кольнуло ступню. Надо бы надеть сапоги. А куда же я, в самом деле, подевал ложку? Кружку я держал в левой руке и, кажется, выбросил. Убьют — все равно ничего не надо. Ведь вот, ребята, смешно сказать: сердце заходится, а тут какие-то глупые мысли лезут в голову...

Но мы отлично понимали старшину. В самые страшные минуты бомбежек такое и вспоминается: жаль, что утром не догрыз кусочек сахара, не закрепил у ворота болтавшуюся пуговицу, вот теперь и оборвалась.

Между тем старшина продолжал:

— Вскакивали, плюхались в грязь, снова поднимались, бежали к броневику. На пути попалась воронка от снаряда. Скатились прямо в воду на дне. Тут еще больше чувствовалось, как дрожит земля. Отдышались. Я натянул на босу ногу сапоги. Вроде сюда меньше били. Вон уж рядом наш бронеавтомобиль. Вскочили, добежали, кинули пожитки у броневика, а сами внутрь. Уж потом вещи втащили. Грохот снарядов все усиливался, но они ложились поодаль, там, где когда-то стояли танки и где только что были мы. К броневику залетали только отдельные случайные снаряды. В нескольких местах горел лес.

Долго ли, коротко ли — артналет прекратился. Мы с облегчением закурили. «Вот моя ложка», —нащупав ее в кармане, сказал я Гурбану. «А вот и котелок», — Гурбан поднял его с пола. Только воды в нем не осталось ни капельки.

Надо все же идти на дорогу, искать помощи.

Прошагали шагов двести-триста и услышали голоса и фырканье моторов. Остановились, прислушались.

«А-а, дезертиры, — проговорил кто-то в темноте. —Руки вверх!»

Насилу мы растолковали, в какую заварушку попали. Старший лейтенант с артиллерийскими эмблемами дал шесть человек на подмогу, вытащили мы наш броневик на проселок и кое-как выбрались на шоссе. Вспышки зарниц были видны по всему горизонту, горела деревушка в разных местах.

Вот так мы своим костром и вызвали огонь на себя. До штаба и обратно к бронепоезду добрались уже благополучно, — закончил свой рассказ старшина Лузин.

— Я помню, Шевелев очень беспокоился и хотел посылать нас на поиски, — вставил кто-то из разведчиков.

— А что же ты главного не говоришь? — попенял Гурбан. — Там ведь вот еще что: когда старший лейтенант проглядывал наши документы, спросил: «Вы разложили костры?» Старшина отвечает: «Так точно, мы». — «А кто еще с вами был?» — «Никого, товарищ старший лейтенант». — «Зачем же вам двоим понадобилось столько костров?» — «Да костер-то мы один вздули, только он шибко разгорелся, мы и поразбрасывали горящие головешки». «Вот так фокус! —

старший лейтенант даже присвистнул. — А ведь нашему командиру батареи передали благодарность по телефону — за находчивость. За то, что догадались послать разведчиков и разложить ложные отвлекающие костры. Сам комдив звонил. Вызвали огонь на себя и тем спасли танковую бригаду от артналета. А наш комбат знать ничего не знает и просил меня выяснить — что за часть. Вот вернусь и доложу ему, что это были вы с бронепоезда «Котовский».

Тут Гурбан закашлялся и замолчал.

— Так вас теперь наградят? — спросил кто-то.

— Помолчи уж, чудило, — проговорил старшина. — Мы ж не по храбрости то дело сделали, а так, случайно. Кого же тут награждать? Разве что головешки, — усмехнулся он.

— Ну, а теперь обедать, — позвал повар, давно стоявший в дверях вагона-кухни и слушавший окончание рассказа.

Не торопясь поднялись и, обсуждая, что страшнее — бомбежки или артналет, пошли за обедом.

ПОЧТА ПОЛЕВАЯ

После завершения ремонта и перевооружения дивизион направили в Москву, в распоряжение Главного артиллерийского бронетанкового управления.

3 июля мы прибыли на станцию Крюково в Подмосковье. Здесь личный состав пополнили молодыми бойцами. А некоторые пожилые были переведены на нестроевые должности или отчислены в другие части.

Вот и меня по возрасту еще на Воронежском фронте перевели из артиллеристов связным ПСД (полевая связь дивизиона) и почтальоном.

Хочу рассказать здесь об этом роде службы. Вряд ли кто знает о ней достаточно хорошо.

В мирной обстановке почтальон — человек малоприметный и мало кого интересующий, особенно в городах, где его и в лицо не всегда знают. В военное же время почтальон — фигура весьма уважаемая. Каждый боец хорошо знает своего почтальона, видит в нем не про-

стого переносчика писем, но всегда желанного, с нетерпением ожидаемого товарища.

Не успеешь еще разобрать принесенную почту, как тебе в руки суют письма для отправки и спрашивают, когда пойдешь на почту. Но вот разбор окончен, и я раздаю пачки газет по подразделениям, письма — по бронеплощадкам. На этом, казалось бы, моя работа кончается и можно пойти отдохнуть. Но не тут-то было. Мне еще предстоит кое-что выслушать от моих «клиентов».

Как вы думаете — что?

Совершенно верно. В первую очередь нарекания: «Если ты и в следующий раз не принесешь...» Иные хватают за грудки и кричат: «Хоть сам пиши, а без письма в другой раз не являйся!» Я переношу все это спокойно. Я знаю, что этот же человек в следующий раз может расцеловать меня принародно.

Почтальону надо иметь подход к людям, уметь распознать человека, чтобы не обидеть ненароком, и если уж ранить печальным письмом, так самому попытаться и облегчить боль.

И так — даже на боевой позиции. Когда подходишь к огневой, мало кто тебя видит, разве только часовые. Все остальные на боевых местах, в напряженном ожидании вражеского налета или в обсуждении миновавшего.

Но вот я у поезда. Начинаешь раздавать по площадкам заранее разобранные письма и газеты. И когда кричишь: «ПВО, получай почту!» — оживают 4-я и 3-я площадки, а там уже выглядывают с паровоза и хором голосят: «А нам есть почта?» «Давай сюда, прими у нас!»

Замкнутый, настороженный поезд ожил, везде захлопали люки, на площадках гомон и смех. Это уже читают письма и газеты. Особенно любят читать нашу армейскую — о том, кто и как молотит фашистов.

Мне кажется, что это я своим приходом внес оживление и придал бодрости, помог разрядить нервное напряженное состояние, которое испытывают бойцы на переднем крае.

После раздачи сейчас же начинаешь собирать письма, переводы, разные поручения от бойцов, а также приказания командиров.

Если застигнет огневой налет, принимаешь участие в бою, становишься к пулемету или орудию. А после налета продолжаешь свою обычную работу.

Собрав почту, возвращаешься на базу. Работа сегодняшнего дня закончена. Можно передохнуть — завтра снова в поход за почтой.

Одновременно с почтальонской работой я выполнял обязанности связного: доставлял пакеты в штаб и обратно. Все складывалось хорошо и аккуратно, пока не началось наступление Советской Армии. Когда взяли Воронеж и наши войска двинулись вперед, с ними двинулись и штабы, и, следовательно, полевая почта. Но если передвигается штаб — не сообщают, где он расположится. Поэтому никогда не знаешь, где и когда остановится почта. Придешь на старое место,

Водитель бронемашины И. Левин, связной дивизиона В. Грачев, артмастер И. Истомин (слева направо).

а там уже пусто. Начинаешь расспрашивать. Одни говорят одно, другие — совершенно противоположное. Приходится сравнивать, проверять и перепроверять. Первое время трудно было ориентироваться. Но постепенно научился по некоторым признакам достаточно быстро находить место пребывания второго эшелона штаба армии, при котором находилась наша полевая почта.

Однажды я опять не застал почты на месте. Разыскал ее только на третьи сутки, благодаря тому, что случайно попал на машину политотдела армии. Однако на почте ничего не смог получить. Там завал. Газеты, чтобы не таскать за собой лишний груз, раздавали любым проходящим частям. А письма еще не разобраны, валяются в мешках. Почтальоны помогали разбирать этот хаос. Мне пришлось задержаться. В штабе бронетанковых и моторизованных войск, где я получал пакет для дивизиона, меня предупредили, что добраться обратно в Воронеж будет трудно, машины туда почти не ходят.

Но в это время в штаб на своем грузовике приехали заместитель командира дивизиона М. И. Толстых, интендант Я. И. Гринбаум и с ними несколько бойцов. Обратно поехали вместе с ними. Однако, не доезжая до расположения дивизиона километров 90, машина прочно застряла в снегу. Израсходовали весь бензин, но так и не выбрались. Старший лейтенант Толстых послал меня в дивизион, строго-настрого предупредив, что пакет особой важности и очень срочный. Дал мне в сопровождение красноармейца и приказал, чтобы мы вернулись в деревню, где застряла машина, с бензином и продуктами.

Долго рассказывать, как мы добирались, но все же успели в срок. Я передал пакет. И, конечно, не подозревал, что из-за него едва не потеряю свой дивизион.

Измученный, повалился спать. А в пять утра меня снова подняли: лошадь готова, бензин и продукты — в санях, надо ехать на выручку оставшихся у грузовика. За коновозчика дали мне ефрейтора Антонова.

В тот же день к вечеру, едва не запалив лошадь, мы добрались до деревеньки, где должны были встретиться с Толстых. Но ни командира, ни машины на месте не оказалось. Жители рассказали, что их вытащили какие-то военные, дали бензин и грузовик уехал.

Пришлось нам, несолоно хлебавши, возвращаться в дивизион. Измученная лошадь еле тянула тяжелые окованные сани, так что вернулись мы только спустя трое суток.

Но и дивизиона на месте не застали. Оказалось, в пакете, который я привез Шевелеву, дивизиону предписывалось передислоцироваться на станцию Долгоруково — между Касторной и Ельцом. Комендант станции Отрожка вручил нам письмо адъютанта дивизиона Кадамова с распоряжением двигаться через Касторную в Долгоруково и ждать там. Однако никаких официальных документов приложено не было.

В Долгоруково опять не нашли мы нашего дивизиона. Прождав несколько дней, решили ехать в Елец. Но там не могли сыскать даже следов. На почте оказалось много писем, но где наши бронепоезда, никто не знал. Через начальника по передвижению войск армии я запросил: где же все-таки искать? Ничего вразумительного не ответили, сказали только, что дивизион передан другому фронту.

Веселенькая история! Мы ведь остались без продуктов, без фуража, не имея ни документов, ни продаттестата. Да еще ко всему оттепель, а мы в валенках, полушубках, на санях. Куда податься, кому пожаловаться?

Еще раз забрали с полевой почты письма. Теперь их стало два мешка. Решаем вернуться в Отрожку и начать розыски заново.

Продукты, предназначавшиеся для труппы Толстых, мы съели, бензин обменяли на корм для коня. Передвигались только по утрам, когда немножко подмораживало. Ночевали где придется. Лошадь нехотя жевала солому с крыш уцелевших сараев. Я хотел оставить ее с возницей и выехать на попутных вперед. Но он — ни в какую, боялся, как бы не приняли за дезертира. Проклинал меня, но одного не отпускал. Дело в том, что хотя официальных документов у нас не было, зато были справки с отметками комендантов. Так что за дезертиров нас принять нельзя было. Но ведь справки выдавались на двоих, пополам их не разорвешь.

Однажды мы, вконец обессиленные, не смогли вытащить саней из глубокой колеи, молча сидели и курили. От голодной, отощавшей лошади валил пар. Подъехали три машины с солдатами. Они наброси-

лись с криком: «Сворачивай!» А мы бы и рады — не можем. В это время вышел из кабины капитан.

— Ребята! — крикнул он. — Это же люди с бронепоездов, которые под Воронежем отличились.

Тут я признал того самого капитана из штаба, который вручал мне последний пакет. Он сказал мне по секрету, как связному, что наш дивизион получил второй приказ — двигаться на Лиски и далее на фронт.

Ура! Теперь мы знали, куда ехать. Тем временем солдаты протащили наши сани вместе с лошадью до хорошей дороги. Дали нам хлеба и большую банку консервов, а для лошади — сенную подстилку из кузовов.

С грехом пополам добрались до Отрожки, через коменданта сдали лошадь воинской части, получили паек и поездом уехали в Лиски, а потом в Валуйки.

4 марта, грязные и измученные, заявились в дивизион, который только что отразил нападение вражеских самолетов. Направились к штабному вагону, чтобы по всей форме доложить о прибытии.

В дверях вагона нас встретил майор Ерин, приказал немедленно раздать почту и явиться к командиру дивизиона. От холодного приема сердце у меня екнуло. Мой спутник, видя такую строгость, вовсе скис, стал опять хныкать:

— Не миновать нам штрафняка.

Всю дорогу он мне действовал на нервы, всю дорогу бубнил, что нас изловят и расстреляют как дезертиров. Он даже подобрал где-то пулемет весом не меньше полутора пудов и все время таскал его с собой как возможное оправдание. Теперь этот трофей лежал около мешков с письмами. Я был зол на весь свет, не слушал приветствий, участливых расспросов и бил по рукам тех, кто норовил залезть в мешок без спросу.

Забрались в вагон к оружейникам и быстро разобрали с помощью старшины почту.

Хмурый, направился я в штаб. Там были майоры Шевелев и Ерин, адъютант Кадамов, другие командиры. Я стал рассказывать, как и что с нами произошло. Предъявил все справки и расписки.

И последней вручил справку коменданта Отрожки, что лошадь хромает, сильно отощала, что мы ее сдали. В это время старшина принес несколько писем. Я видел, как просияли лица командиров. Майор Шевелев, обращаясь к старшине, сказал:

— Выдать им новое белье и обмундирование, накормить.

А Ерин добавил:

— Можно еще кое-чего к обеду.

— Как вел себя ефрейтор Антонов? — спросил командир дивизиона.

— Очень хорошо, товарищ майор. Только сожалеет о лошади и боится, как бы ему за нее не влетело.

Командир о чем-то тихо переговорил с Ериным и Кадамовым и вновь обратился ко мне:

— За своевременное выполнение задания по доставке приказа о передислокации, за то, что в трудных условиях не отстали от части, а разыскали ее и доставили почту, вам будет присвоено звание ефрейтора. А теперь идите, можете отдохнуть три дня. Пришлите Антонова.

Вот так. Во всех боях в кусты не прятался, а первую лычку получил на работе почтальона и связного.

У вагона меня нетерпеливо поджидал Антонов. И тут, как я ни рад был за благополучный исход дела, я все-таки решил на нем отыграться. Сделал грустное лицо и сказал, что мне дали трое суток ареста, а ему, как ефрейтору, то есть старшему по званию, за потерянную лошадь да за пулемет, который он стащил у пехотинцев, не знаю, что и будет.

Он побледнел.

— Что же мне теперь делать?

— А ты тащи им пулемет и сразу показывай, что он не русский, а немецкий, трофейный. Может, подобреют, заменят чем-нибудь штрафную роту.

После майор Ерин рассказывал, как Антонов влез с пулеметом в штаб и до того всех рассмешил своей оправдательной речью, что его даже расспрашивать ни о чем не стали, а поблагодарили за хорошую службу, за помощь почтальону. После этого лицо у него было таким, что я даже на улице слышал раскаты хохота.

...Я рассказал только об одном эпизоде, а было их множество.

С начала моей работы почтальоном я доставил в дивизион более 115 тысяч писем. В среднем каждое письмо весит 20 граммов. Значит, я перетаскал свыше 2300 килограммов писем. Но это только доставка. А ведь столько же составляла и отправка. Да еще газеты — они ведь потяжелее писем. Да еще специальные пакеты.

А как только не приходилось доставлять их! Пешком и на лыжах, на телеге и в санях, на велосипеде и мотоцикле, на автомашине и поезде. В общей сложности прошел и проехал я примерно полтора земных экватора.

Вот хотя бы взять передвижение на автомашинах — это целая наука.

Самое сложное и трудное — сесть в нужную тебе машину. Сколько упорства, хитрости, а иногда и нахальства надо было проявить, чтобы попасть на машину. Необходимо особое чутье и знание маршрутов, знание номеров и эмблем машин, чтобы уметь распознавать, куда идет каждая из них. Шоферы часто не говорят конечную остановку, а называют какую-либо промежуточную деревеньку, и дело пассажира определить — поедет ли он дальше. Иные просто врут и называют совсем другой конечный пункт, но ты-то знаешь, что машины с такой меткой идут именно по твоему маршруту.

Хуже всего, если попадешь к подвыпившему шоферу — случалось и такое. Однажды лихой пьянчужка, ведя машину по настилу, соскочил с него на повороте, машина перевернулась. Мы, четыре пассажира, вылетели из кузова и не расшиблись только потому, что угодили в болото. В другой раз пришлось ехать на «студебеккере», груженном трофейными противотанковыми минами. Я сидел в кузове прямо на минах. Была ночь, но шофер-лихач так гнал, что мины прыгали, как мячики, да так высоко, что иные ударялись о тент. Я сидел и думал: если машина налетит на что-нибудь или свалится в канаву, все эти мячики будут прыгать на меня. А если по небрежности хоть в одной из них забыли запал, от меня и от моих писем вообще ничего не останется.

Обычно приходилось ездить на грузовиках, летом на открытых, зимой — под тентом. Иногда удавалось проехать с комфортом в ка-

бинке, редко — на «виллисе», еще реже — на «эмке». Чаще всего ездишь без всякого комфорта: стоя, держась за цистерну с горючим, в кузове вместе с бензобочками, коровами, железным ломом, а то и верхом на пушке, прицепленной к машине.

В мороз и дождливую погоду на открытых машинах ехать бывает, мягко говоря, не особенно приятно. Настолько перемерзнешь или так промокнешь и продрогнешь, что готов выскочить у любого хутора. Только мысль о том, что отсюда нескоро выберешься, удерживает в кузове до ближайшего КПП.

Хорошо, если рейс заканчивался благополучно. Увы, это происходило далеко не всегда. Полтора десятка раз я попадал под бомбежки и артобстрелы, под пулеметный обстрел с самолета. Как-то сам заехал с повозкой на минное поле и не чаял, как выбраться, трижды угодил в крупные автомобильные аварии, однажды ехал в поезде, который потерпел крушение.

Всего не припомнишь и не расскажешь. Но главное — письма шли по адресам.

ЭТОТ НЕГРОМКИЙ ПОДВИГ

В конце 1943 года, к сожалению всего дивизиона, отозвали нашего любимого командира, майора Илью Иосифовича Шевелева. На его место назначили кадрового офицера майора Ивана Михайловича Александрова.

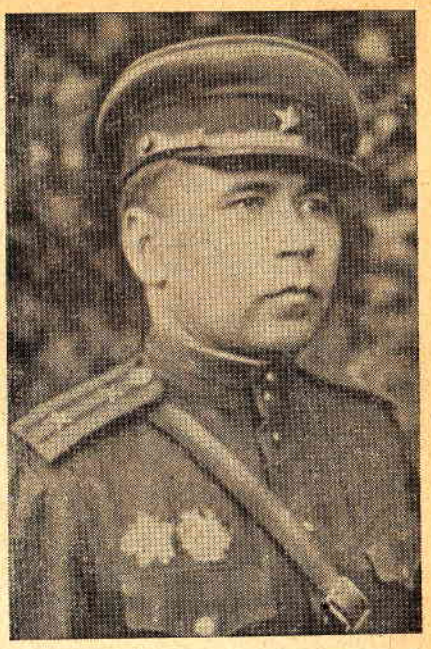
В феврале 1944 года дивизион получил назначение на 1-й Прибалтийский фронт в 43-ю армию на станцию Прудок — это около Витебска, еще занятого немцами. В нашу задачу входили охрана складов, отражение авианалетов, разведка боем и обстрелы вражеских позиций. Всему личному составу разъяснили военное и политическое значение предстоящих боевых действий.

Вражеские самолеты появлялись редко: их разгоняли наши «ястребки». Но выезды для обстрела и разведки вражеских батарей были частые. Противник яростно огрызался. Это доказывало, что наш огонь был прицельным, разрушительным, доставлял немало беспокойства. После освобождения Витебска 25 июня 1944 года (наши

бронепоезда участвовали в общей артподготовке) дивизион отстал от фронта. Бойцы восстанавливали и охраняли пути, железнодорожный мост через Западную Двину. В период уборки урожая помогали совхозу «Добжа». Под руководством старшины Алтынцева ремонтировали армейские полковые пушки соседних артиллерийских подразделений.

В дивизион прислали пополнение — двенадцать девушек-фронтовичек, возвратившихся в строй после ранения. Все награждены орденами и медалями. Надо ли объяснять, какое оживление это внесло во всю жизнь наших бронепоездов.

Осенью дивизион участвовал в боевых действиях под Радзивилишками, где особенно отличился машинист Сергей Мальцев.



Командир 44-го дивизиона бронепоездов (с января 1944 г.) майор И. М. Александров.

Мне, как связному, приходилось уезжать далеко и надолго. И вот однажды, возвращаясь, как обычно, на попутной машине, я еще на подъезде к Радзивилишкам заметил дым и почувствовал запах гари. Сразу заметались тревожные мысли. Ведь бронепаровоз ушел на промывку, броневагоны были расцеплены и с ними оставался только «черный» паровоз. Я застучал по шоферской кабине, чтоб остановился, — теперь дома.

От шоссе, проходящего по центральной улице, до железнодорожных путей три минуты ходу, и я спешил увидеть — целы ли вагоны.

Вагоны оказались целехоньки. Перехватив кого-то из бойцов, я спросил:

— Что у вас тут произошло?

— Да много чего было. Ты лучше у машиниста Мальцева спроси, он тебе во всех подробностях описать может.

Я так и сделал. Быстренько раздал почту и направился к «черному» паровозу. К нему прицеплен товарный вагон, в котором жили бригады. Отдал письма, кому были, и подступил к Сергею Мальцеву — расскажи.

Вот что он поведал.

— Часов в девять утра прибыл эшелон со снарядами, его поставили на крайний путь. Появились «студебеккеры», и началась разгрузка. Оставалось вагона три-четыре, видим — летят «юнкерсы», штук восемь. Автомашины со снарядами наутек. Открыли огонь зенитные батареи. Наши «лайки» тоже.

(«Лайками» в шутку называли скорострельные пятизарядные зенитные орудия: непрерывная серия из пяти выстрелов кряду издавала громогласный звук — дай-дай-дай, схожий с отрывистым лаем охотничьих собак.)

«Юнкерсы», должно быть, заметили идущих им наперерез истребителей, торопливо сбросили свой груз и — восвояси. Все же пара бомб угодила в порожние вагоны, разбила пути. Вагоны загорелись, а неподалеку стоял санитарный эшелон без паровоза. Там поднялась паника. Кто мог, выскакивал в кусты, подальше от бомбежки. Подбегает ко мне какой-то капитан медслужбы, кричит: «Давай паровоз, живо, санитарный горит». Кругом огонь, невывезенные снаряды могут в любой момент взорваться. А тут еще как бухнет — и черный дым в небо: взорвалась цистерна с бензином. Его оставалось там, как выяснилось потом, мало, но огонь полыхнул — будь здоров! Капитан сперва присел, а потом вскочил на паровоз, выхватил пистолет: «Давай, отцепляй!»

Но я не могу заниматься санитарным, пока снарядные вагоны не обезврежены, — ведь если они рванут, от всех нас ничего не оста-

нется. Говорю медику: «Товарищ капитан, не горячитесь. У меня есть свое начальство, к нему и обращайтесь — вон там, в первом броневагоне. Как мне прикажут, так и будет». Врач прыгнул прямо с паровоза, как ноги не переломал. Командир дал распоряжение, у меня отцепили жилой вагон, прицепили платформу с рельсами, подался я на выручку.

Подъехал, вижу, что наши ребята уже оттаскивают исковерканные рельсы и шпалы. Санитары, железнодорожники и какие-то солдаты носят землю на санитарных носилках и засыпают воронку. Отцепили у меня платформу с запасными рельсами. Слышу, начальник станции урезонивает врача: «Там тупик, назад санитарный нельзя

Сидят (слева направо): старшина И. Н. Посохин, машинист «Щорса» С. В. Мальцев, машинист «Котовского» П. С. Михеев, машинист «черного» паровоза Х. А. Будин. Во втором ряду стоят пулеметчики.

подавать. Засыпем воронку, выведем вперед». И ко мне: «Голубчик, на тебя вся надежда. Как на грех — ни одного паровоза на станции нет».

— Давай к горящему порожняку, — приказал командир бронепоезда.

Я заехал на другой путь, по совету сцепщиков сперва протолкнул горящий состав, а потом, когда отцепили вагоны со снарядами, до которых огонь еще не успел добраться, вывел состав с горящими вагонами за пределы станции. Сначала все было хорошо, но потом, когда заехал с другой стороны и стал толкать их перед собой, ветер понес пламя на паровоз. Кругом все горит, дым, гарь, жара нестерпимая, копоть, головешки летят, искры жалят лицо. Боюсь, как бы на тендере не загорелся уголь. Ребята поливают из шланга то уголь, то вагоны, то меня самого.

Вывел вагоны со станции и обратно в пекло. Там уже расчистили пути, и я оттащил второй состав, а после взялся за санитарный. Паровоз буксует. Что за черт! Не тянет состав. Оказалось, взрывной волной один вагон сбило передком с рельсов. Пришлось расцеплять вагоны. Наши ребята подвели «лягушку», поставили скат на место.

Только вывел санитарный в безопасную зону, катит паровоз с соседней станции. Совместно начали тушить догорающие вагоны, которые невозможно было вывести.

— Ну, а с санитарным-то что? — спрашиваю я.

— Он еще часа два стоял. Сгоряча раненые поразбежались, а обратно добраться не могут. Вот их и собирали. Ну, ты отдыхай давай, устал небось.

Но отдохнуть не пришлось.

— Грачев здесь? — раздался голос.

— Здесь, — ответил я, неохотно поднимаясь с нар.

— К командиру.

Командир приказал доставить пакет в штаб. Пока я собирал письма по вагонам, Сергей Мальцев тоже дописывал свое письмо домой.

Вечерело. Надо торопиться, чтобы успеть на попутную.

В составе 51-й армии дивизион участвовал в освобождении латвийского города Елгава, где в течение нескольких дней было выпущено по врагу более 5000 снарядов.

В боях под Елгавой между броневагоном и площадкой противовоздушной обороны разорвалась небольшая авиабомба, вытряхнула боевую технику. Пострадала и вся команда вместе с песенником, весельчаком и гармонистом Ильей Зелениным. Троих пришлось отправить в госпиталь. Через сутки все было восстановлено, за исключением гармошки, о чем очень сожалел весь бронепоезд «Щорс».

После боев под Елгавой дивизион, следуя за пехотой, помогал освобождать уже литовские города. Во время боев за освобождение Тельшяя при осмотре немецких траншей лейтенант М. Спивак взял в плен солдата. Жалкий он был, стоит на коленках, лопочет: «Гитлер капут». Солдата накормили, дали закурить. Старший лейтенант из особого отдела допросил его и отправил в штаб армии.

В начале октября 1944 года, при поддержке артиллерии бронепоездов, наши войска вышли к морю. Заняли Палангу — у старой границы между СССР и Германией, — окружили укрепленный порт Мемель (Клайпеда) и оттеснили либаво-тукумскую группировку врага.

С ноября дивизион дислоцировался в городе Кретинга, который немцы часто обстреливали из Мемеля тяжелыми орудиями. Это причиняло нашим бронепоездам немало неприятностей: были раненые и убитые.

В Мемеле фашисты подняли аэростат, который корректировал стрельбу орудий. Его долго не могли сбить: только появятся наши истребители, как он быстро снижается. Но однажды «ястребок» вынырнул из тучи неожиданно и — объятый пламенем аэростат наконец рухнул. Артогонь вначале прекратился, но потом возобновился. И только когда наши разведчики во главе с Сергеем Новиковым и вездесущим быстроногим сыном полка Толей Акимовым обшарили соседние хутора и в одном из них обнаружили и забрали рацию, обстрелы Кретинги прекратились.

Бронепоезда обстреливали укрепления порта, выезжали громить прижатую к морю на территории Эстонии и Латвии крупную либаво-тукумскую группировку — остатки группы армий «Север».

Однажды немецкие части из Мемеля решили пойти на соединение с осажденной группировкой. Это было зимой в конце 1944 года.

На фронте тихо. Легкий морозец бодрит после сна. Приятно пробежаться по холодку до вагона-кухни, откуда доносится аппетитный запах. У кухни толчея, бряцают котелки, говор, шутки. И вдруг резкий звук трубы: боевая тревога! Теперь не до еды. Бойцы бросились по своим местам.

Звучат команды, раздвигаются щитки амбразур, поворачиваются башни, проверяются механизмы пушек и пулеметов, подготавливаются и протираются снаряды — идет точная, слаженная, дружная работа. Уже запыхтел бронепаровоз. Командир бронепоезда отдает последние распоряжения. И вот, лязгая буферами, поезд медленно трогается. На ходу подхватывают старшего кочегара («по совместительству» — второго повара) Петю Санаева с котелками в руках. Он быстро меняет свою белую тужурку на кочегарский комбинезон.

Показался дымок следующего за нами «Котовского».

По сведениям армейской разведки, немцы из окруженного порта Мемель пытаются вырваться крупными силами. Наша задача — по железнодорожной ветке, идущей к морю, вклиниться между мемельской и курляндской группами и огнем поддержать наши пехотные части.

Бронепоезда остановились в выемке на закрытой позиции в 300 метрах друг от друга. С наблюдательного пункта майор Александров руководит огнем. Даны ориентиры. Слышны далекие одиночные выстрелы, резкие короткие пулеметные очереди. К бою готовы. Светает. Сзади вспыхнула зарница, рокочут несущиеся над поездами снаряды, доносятся раскаты орудийного залпа. На горизонте перед нами яркое пламя и треск достигших цели снарядов. Фронт ожил. Заговорили орудия. Грохнули пушки «Котовского». Вступает и бронепоезд «Щорс». Зарево разрастается, над Мемелем расплывается черный дым. Бьют ближние и дальние батареи. Мы ведем огонь то гранатами, то шрапнелью. Все знакомо, привычно.

— «Рама»! — кричит старший лейтенант Воробьев, наблюдавший в перископ. Он с недавнего времени сменил командира бронеплощадки Сунцова. — Должно быть, — добавляет он, — мы бьем в цель, коли прислали корректировщика.

С командного пункта дивизиона приказ капитана Толстых: бронепоездам расходиться. Прекратив огонь, разъезжаемся. «Щорс»» вперед, «Котовский» назад.

На нашем паровозе из всех щелей валит дым. Это машинисты Сергей Садов и Александр Козлов придумали: чтобы не демаскировать поезд, скрадывали дым, закрывая трубу железным щитом. А на «Котовском» машинисты Павел Михеев, Анатолий Вертышев и Алексей Назаров поступают еще хитрее: коптят, коптят, аж до неба черный дым поднимется, а потом прикроют топку и отъедут. Вот и теперь, дым над стоянкой еще не рассеялся, а поезд уже укатил.

Ураганные залпы обрушились на то место, где только что стояли бронепоезда. Мы не знали, что под прикрытием огня немецкие танки, потеснив пехоту, обошли наш НП, с которого корректировал огонь командир дивизиона Александров. Его бронеавтомобиль столкнулся с танками в лоб. Разведчик Федор Новиков открыл огонь из пулемета. Но снарядом из танка бронемашину перевернуло, майор Александров с командой едва успели укрыться в ближнем леске. Связь была нарушена. Мы видели на горизонте наши отходящие пехотные части, слышали за лесом рокот танков, знали, что железнодорожные пути разбиты и отходить бронепоезду некуда. А снаряды на исходе. В километре от нас в таком же положении находился «Котовский».

Раздалась команда командира бронепоезда:

— Приготовить орудия, прямой наводкой!..

Все замерли в томительном ожидании. Только Бабин и Желонкин продолжали разыскивать по рации НП.

Четвертой площадке передают ориентир, возвышение, угол.

— Огонь!

Ухнуло четвертое орудие. Это младший лейтенант Тарасенко, лучший наводчик, недавний сержант, произведенный в офицеры за боевые заслуги, первый выстрелил по танкам. Затем ударил «Котовский». И пошло.

Бой возобновился с прежней силой. В дыму мелькают руки, звенят гильзы, содрогается броневагон, от страшного грохота закладывает уши. Бойцы поминутно жадно глотают воду. Расходуем резервный запас снарядов.

— Молодцы, ребятки, танки отходят, — слышится веселый голос старшины М. И. Коваленко. Он под огнем сумел пробраться к нам с полной машиной снарядов.

Вылезают за снарядами бойцы — грязные, уставшие, но улыбающиеся. Смех, гомон, разговоры, толкотня. Какой мгновенный переход — от смертного напряжения к радости жить.

Постепенно затихает огонь вражеских орудий. Смолкают и наши батареи. Слышна только окопная перестрелка да нечастые разрывы мин.

Появился старшина Лузин — с горячим обедом в термосах.

От вагона к вагону бегал Саша Суворов и напоминал, что сразу же по возвращении на базу состоится концерт. Концерты у нас случались после успешных боев и раньше, особенно с появлением на бронепоезде артиллериста Суворова. Он прибыл в дивизион совсем недавно, под самый новый 1945 год, когда бронепоезд наш базировался на станции Байоры возле Кретинги. Парень грамотный, развитой, писал стихи, хорошо играл на гитаре, участвовал в дивизионной самодеятельности.

Концерт в тот вечер состоялся. Все мы чувствовали, что победа не за горами, настроены были весело, много смеялись и от души аплодировали артистам.

Через много лет Саша, теперь Александр Петрович Суворов, написал мне об одном из таких концертов.

«После ужина почти весь личный состав обоих бронепоездов собрался в пустующем помещении с громким названием «клуб». Молодой разведчик, сын полка Толя Акимов, сыплет шутками-прибаутками, вызывая дружный смех бойцов.

Но вот на тесовую сцену выходит капитан Толстых, исполняющий обязанности конферансье, и объявляет:

— Трио в составе баянистов Бабушкина, Зеленина и кларнетиста Гудкова исполнит мелодии вальсов Штрауса.

Ах, какое это все-таки наслаждение, вернувшись из боя, погрузиться в волшебные звуки знаменитых вальсов.

— Браво! Бис! — раздаются нестройные, но громкие возгласы.

— Русская пляска. Исполняет Борис... — капитан Толстых, как заправский конферансье, делает эффектную паузу и протяжным звонким голосом заканчивает: — Ми-и-и-лов!

Лихо, легко, как на пружинах, выделывает коленца наводчик орудия.

— Вот это да! — громко выражает кто-то свое и общее мнение.

Следующий номер объявляет сержант Николай Кувшинов:

— Цыганская венгерка. Гитаристы Толстых, Суворов и Храмов.

Сначала замедленно, потом все быстрее и быстрее нарастает огневой вихрь неумирающей «цыганочки».

— Солист Рыбаков Сергей Павлович. «Офицерский вальс».

Несколько вступительных аккордов баяниста Бабушкина и —

Ночь коротка. Спят облака,
И лежит у меня на ладони
Незнакомая ваша рука...

Хорош задушевный голос капитана. А сколько мирных воспоминаний возникает у каждого от этой сердечной песни. Кроме Рыбакова, у нас еще два мастера лирической песни — Милов и Нигматуллин. Мы любим слушать всех троих не только на концертах, но и в любую свободную минуту.

А Николай Кувшинов — признанный дивизионный комик, наш Вася Теркин. Пока он поет частушки с переплясом, не смолкает дружный хохот зрителей.

Немало талантов в дивизионе, но особенно славится врач капитан Владимир Сергеевич Бабушкин. Он играет на рояле, аккордеоне, баяне, танцует, поет.

— Концерт окончен. Всего хорошего!

До чего ж довольны мои друзья по оружию! Главное, отдохнули как следует. Ведь завтра (а может, уже сегодня в ночь) опять тревога, выезд на огневую и стрельба, стрельба, стрельба. И снова — тяжкая усталость и непрерывный грохот, от которого ломит в ушах».

...29 января 1945 года при участии артиллерийского огня наших бронепоездов укрепленный порт и город Мемель был взят. Бронепоезда по-прежнему базировались в Кретинге, откуда выезжали на огневые позиции.

9 мая молнией пронизала фронт счастливая весть: победа, мир! Ликованию не было границ — стреляли, пели, плясали, обнимались и целовались. Гремели орудийные салюты.

Курляндская группировка сдалась без дальнейшего сопротивления. Даже пленные немцы улыбались, бросая в груду оружие, и с песнями строили свой палаточный городок. В ожидании отправки освобожденные из лагерей украшали палатки национальными флажками — итальянскими, французскими, греческими, бельгийскими. Но на немецких палатках не было никаких флагов — присмирели «завоеватели», не до флагов, быть бы живу.

Трудный, но славный путь прошли пермские бронепоезда от Москвы до Восточной Пруссии. За успешные боевые действия на заключительном этапе войны дивизион получил высокую оценку. Приказом Верховного Главнокомандующего от 5 апреля 1945 года ему присвоено наименование Клайпедского. Так он и вошел в историю Великой Отечественной войны — 44-й отдельный Клайпедский дивизион бронепоездов.

В ПАМЯТИ НАРОДНОЙ

БЛИЗКИ ДАЛЕКИЕ МОГИЛЫ

Много дорог прошли бронепоезда, много потерь понесли. Но и поныне интересует пермских ветеранов, как идет жизнь в районах, где пролегали их военные дороги. Помнят своих освободителей и жители тех мест, стараются разузнать о них возможно больше, поддерживают с ними тесную связь. И особенно ясно и остро чувствуешь это, перечитывая бесхитростные письма со станции Любница Валдайского района Новгородской области. Недалеко от станции действовали пермские бронепоезда, там похоронены первые погибшие в боях пермяки.

Видимо, целесообразнее всего привести выдержки из записок и писем учителя Любницкой школы Евгения Алексеевича Виноградова, которые адресованы бывшему пулеметчику и артиллеристу бронепоезда «Пермский рабочий» И. П. Лузину.

«Здравствуйте, Иван Павлович!

...Большое Вам спасибо за письма. Я так был рад, что нашелся живой свидетель боев под Лычково, пока единственный из членов экипажа «Пермского рабочего». Думаю, что с Вашей помощью можно будет собрать материал для школьного стенда, восстановить то, что нам неизвестно. До прошлого года мы, например, ничего не знали про бронепоезд, и то, что теперь узнали, будет храниться в нашем небольшом школьном музее боевой славы...»

«Здравствуйте, Иван Павлович!

Благодарю за письмо, за адреса Ваших однополчан. Постараюсь связаться с ними...

Теперь о могиле в Быльчино. Летом 1966 года я с ребятами нашей школы ходил в очередной поход по родному краю. В походах мы бываем довольно часто. Я руковожу кружком краеведов и советом музея боевой славы. Тот маршрут пролегал через бывший разъезд Быльчино. Недалеко от железнодорожного полотна мы уви-

дели деревянную ограду, а за ней—три деревянных пирамидки. Одна из них — над братской могилой. Был памятный день — 22 июня, 25-летняя годовщина со дня нападения фашистской Германии на Советский Союз. Мы почтили память погибших минутой молчания, нарвали полевых цветов и положили их на могилу. Переписали надпись с пирамидки, вырезанную перочинным ножом:

«Героически погибшие бойцы команды бронепоезда «Пермский рабочий» в боях 17—18 марта 42 г. в борьбе против немецких оккупантов.

1. Кирьянов И. Н.
2. Москвин Н. Д.
3. Максимовых Н. И.
4. Костров А. И.
5. Маклаков В. М.
6. Синицын А. А.
7. Акатов М. А.
8. Сидоров И. О.»

Нас заинтересовала судьба этого бронепоезда. Стали расспрашивать у жителей близлежащих деревень. Многого они не могли рассказать. Некоторые вспомнили, как в войну какой-то бронепоезд проходил в сторону Лычково или возвращался обратно.

Позднее удалось найти свидетельницу похорон бойцов с бронепоезда. Ею оказалась наша школьная уборщица Евгения Сычева.

9 мая 1972 года в нашей школе был открыт музей боевой славы, посвященный Северо-Западному фронту. Ветераны фронта, в переписке с пионерами, помогли восстановить историю дивизий, освобождавших наш район. А теперь нам стало более подробно известно и о бронепоезде «Пермский рабочий».

В январе 1973 года в адрес комсомольской организации нашей школы пришло письмо из Перми от пенсионера С. Ф. Агеева. Он знал только о том, что где-то в наших местах похоронен его друг, машинист «Пермского рабочего» Н. И. Максимовых, и просил поподробнее указать место захоронения.

Я ответил ему. Сообщил фамилии тех, кто покоится в братской могиле. Моя запись о погибших бойцах была, оказывается, опублико-

вана в газете «Вечерняя Пермь» в заметке «На разъезде Быльчино».

В результате через некоторое время — еще одно неожиданное письмо: писала дочь одного из погибших — Владимира Михайловича Маклакова — Маргарита Владимировна Бебчук, просила новых подробностей. Я написал ей все, что знал сам.

Разумеется, ей нелегко было узнать новое подтверждение гибели отца. А у меня все же чувство удовлетворенности: помогли еще одной семье узнать о дорогой могиле. Теперь и ребята наши пишут ей взволнованные письма — обо всем, что узнают о бронепоезде и его экипаже.

Высылаю фотографию казармы в Быльчино. Это единственное здание, которое было во время войны на разъезде. Оно и сейчас стоит. На фасаде видна табличка с надписью: «Быльчино».

17. II. 74 г.»

«...Получил от Вас два письма, в одном из которых Ваша фотокарточка. Очень благодарен за письма, за снимок. Он бесценен для нас, так как это — уже история, важный документ. Они помогут нам в оформлении стенда о бронепоезде «Пермский рабочий».

8. III. 74 г.»

«...У нас стали традицией шествия к братской могиле в Любнице — 1 сентября, 23 февраля и 9 Мая. Эта могила находится возле самой нашей школы — сюда перевезли останки погибших из одиночных и групповых могил, разбросанных до того в окрестностях.

Теперь о могиле в Быльчино. Над ней шефствуют железнодорожники — 27-я дистанция пути. В Быльчино сейчас никто не живет, деревни далеко, и разъезд закрыт. Вот дистанция пути и ведет уход за могилами.

31/III-74 г.»

Хранит И. П. Лузин письма и от школьников Любницы. Вот одно из них:

«С пионерским приветом к Вам обращаются члены совета музея. Спасибо Вам, Иван Павлович, за письмо, нам было очень интересно читать его, так как Вы рассказываете в нем о своем боевом пути.

Вы просили рассказать о том, как мы готовимся встретить 30-летие Победы. Выполняем Вашу просьбу.

Ребята готовят радиобеседы о героях-пионерах. Члены совета музея боевой славы работают над докладами о Северо-Западном фронте и его героях. Проводятся встречи с участниками Великой Отечественной войны. В День Победы состоится марш-парад. Пионеры и комсомольцы возложат венки на братском кладбище. К 9 Мая все могилы будут обнесены новой металлической оградой и на братских могилах будут помещены списки погибших воинов.

Материал о бронепоезде «Пермский рабочий» у нас теперь есть. Правда, мало документов, мало фотографий военных лет.

В 1975/76 учебном году наша школа станет средней и заниматься мы будем в новом здании.

Желаем Вам всего хорошего.

Член совета музея боевой славы — Веселова Люся.

17/IV-75 г.»

Переписка продолжается.

ИМЕНИ КАПИТАНА ПЕРИСТОГО

Из воспоминаний командира 30-го дивизиона С. И. Серавнина читателю уже известно, что второй раз за войну дивизион понес большие потери на станции Партизаны Генического района Херсонской области. С октября 1943 по май 1944 года гитлеровцы были плотно закрыты в Крыму. Бои шли жесточайшие, немало бойцов дивизиона сложили здесь головы. И память их свято чтут в Партизанах.

«Уважаемый товарищ Лузин!

Отвечаем на Ваши вопросы.

На территории нашей школы находится братская могила бойцов с бронепоезда. Сначала она была в тупике, а в 1949 году жители Партизан перехоронили воинов. На могиле написаны 20 фамилий:

Капитан Перистый М. Н.
Ст. л-нт Ковлянин Б. С.
Мл. л-нт Носовец А. Н.
Ст. с-нт Перелетов В. А.
Ст. с-нт Ероничев Г. И.
Ст. с-нт Юрченко И. Я.

С-нт Дерючин П. И.
Мл. с-нт Максимов В. Е.
Ряд. Заремба Е. В.
Ряд. Иванов В. И.
Ряд. Новиков А. Н.
Ряд. Шилов М. П.
Ряд. Щеткин И. Д.
Вод. танка Жданов В. Ф.
Кр-ц Артичьев Ф. А.
Кр-ц Бирюков А. Г.
Бондарев А. П.
Гусельников П. А.
Кр-ц Сехин А. И.
Техник Скрыпченко К. М.

Юные следопыты разыскали родных некоторых погибших, ведут с ними переписку. А родственники Носовца, Ковлянина, Перистого всегда приезжают на могилу в День Победы. Особенно близкими нам стали сыновья командира бронепоезда капитана Перистого — Михаил и Анатолий, мы считаем их своими земляками.

Мы, юные следопыты, решили подробно изучить боевой путь бронепоезда «Пермский рабочий». Очень просим Вас, пожалуйста, помогите в розыске материалов.

С пионерским приветом пионеры отряда имени капитана Перистого».

«...Большое Вам спасибо за Ваши письма, за Ваши воспоминания, за присланную карту. Они нам очень понадобились, мы их читали на сборе отряда.

Продолжаем поиск материалов о боевом пути бронепоезда, написали письма.

Пионеры 7-а класса отряда имени капитана Перистого».

А теперь обратимся к воспоминаниям самого Ивана Павловича Лузина.

«В апреле 1975 года я получил пригласительный билет следующего содержания:

«Уважаемый Лузин Иван Павлович!

Исполком Партизанского поселкового Совета депутатов трудящихся и дирекция Партизанской средней школы приглашают Вас принять участие в праздновании 30-летия Победы в поселке Партизаны.

Согласно решению исполкома поссовета, мы приглашаем всех оставшихся в живых членов экипажа бронепоезда «Пермский рабочий», который принимал участие в освобождении поселка Партизаны. Некоторые из Ваших однополчан прислали согласие прибыть 9 Мая на торжество: Курбатов И. П., Серавнин С. И., Чесноков М. А., Латынин В. Н. Будут также сыновья капитана М. Н. Перистого и, возможно, родственники других воинов с бронепоезда, похороненных в братской могиле «Пушка».

Просим Вас прибыть к нам 8 мая.

Председатель исполкома Партизанского поссовета — Мамонтов.

Директор Партизанской средней школы — Гайдамака».

Из Перми в Партизаны сумели поехать только четверо: пермяки И. У. Сафонов, И. П. Курбатов, я и М. А. Чесноков из Большой Сосновы.

На Партизанском вокзале, едва мы спросили, где теперь находится братская могила с зенитной пушкой вместо памятника, нам сразу указали. Подбежали школьники, расспросили, не из Перми ли мы, не с того ли бронепоезда. «Ну вот, вас мы и ждем».

В это время подошел председатель поссовета Павел Герасимович Мамонтов. Познакомились, зашли в Совет, передохнули часок и отправились в школу на встречу с учащимися и преподавателями.

Первая встреча — с пионерами отряда имени нашего незабвенного командира капитана Перистого. Мы рассказывали долго и подробно о том, как и где воевал, в каких боях участвовал 30-й дивизион бронепоездов. Выступления всегда у нас начинал Илларион Устинович Сафонов. Ему, кадровому солдату, было что повспоминать: тоску и тяжесть отступления от западных границ, перелом в войне, победы и неизбежные при наступлении потери, собственные ранения и контузии. Его выступление мы дополняли рассказами об отдельных событиях.

После обеда — встречи с другими классами, а потом общешкольное торжественное собрание, торжественный ужин вместе с учащимися и преподавателями, танцы и песни до позднего вечера.

Утром 8 мая снова встречи с учащимися — в школе около 800 человек, и во всем поселке просто не было такого зала, который смог бы вместить их всех сразу.

Трогательно и сердечно проходили наши беседы.

С. И. Серавнин. Фото 70-х годов.

После полудня должен был приехать командир нашего дивизиона С. И. Серавнин. На перрон с букетами цветов вышли более сотни школьников, весь преподавательский коллектив и мы, его бывшие подчиненные.

Из вагона вышел полковник бронетанковых войск в парадном кителе, при всех регалиях, седой, но все с той же выправкой, какая была у него больше трех десятилетий назад. Рукопожатия, объятия, поцелуи, слезы растроганности. Полковника буквально завалили цветами, вокруг собралась уже целая толпа.

Все вместе пошли к братской могиле. Стояли долго, молчали. Потом опять вспоминали и рас-

сказывали собравшимся о трагическом для нас дне 28 февраля 1943 года, когда погибло большинство из покоившихся в этой могиле.

И снова встречи, встречи, встречи. Мальчишек, конечно, больше всего интересовали боевые награды — за что, как, когда получены.

Днем приехали двое сыновей и дочь капитана Перистого, родственники других воинов, наши однополчане из разных городов — всего 18 человек.

Вечером мы были приглашены в поселковый Дом культуры на торжественное собрание, посвященное 30-летию Победы. Зал вмещал человек 500 и был заполнен до отказа. Выступали председатель поселкового Совета Павел Герасимович Мамонтов, директор школы Вера Григорьевна Гайдамака, полковник в отставке Семен Иванович Серавнин и мы. Потом фронтовиков приветствовали пионеры с красным знаменем отряда имени капитана Перистого. Они поднялись в президиум и прикрепили нам алые банты и памятные юбилейные значки.

9 Мая, конечно, самый волнующий, самый памятный день. С утра у братской могилы собралось очень много народу, начался митинг. Мы возложили венок с траурной лентой от пермяков. Потом на центральной улице построилась колонна. Фронтовиков попросили возглавить ее.

Двинулись к общевойсковой братской могиле на общем кладбище. Нас сопровождали десять торжественно-траурно оформленных автомашин. Колонна растянулась километра на два — столько было народу.

Здесь тоже состоялся митинг. Выступали в основном приезжие из многих городов страны.

Затем мы вместе с руководителями местных организаций выехали на места боев — Чонгарский перешеек, Сиваш, Новоалексеевская. Километрах в двух от нее проходила линия фронта. Долго осматривали землю, политую нашей кровью. Оттуда мы били по немцам из орудий. Побывали на Арабатской стрелке, наперебой вспоминали все подробности проходивших здесь сражений. Съездили в город Геническ, раскинувшийся на берегу Азовского моря.

10 мая нам организовали чудесную экскурсию в знаменитый заповедник Аскания Нова.

В этот же день мы уезжали домой. На станции нас провожало очень много народу с весенними цветами».

Но на этом не прервалась связь Перми с Партизанами: вдогонку уехавшим пермякам шли письма.

«Здравствуйте, уважаемый Иван Павлович! Здравствуйте, дорогой наш земляк!

Пишет Вам Бутенко Валентина Семеновна, классный руководитель отряда имени капитана Перистого. От имени ребят и от себя лично передаю Вам большое спасибо за открытки с видами Перми, за Ваши обстоятельные письма. Их мы всегда читаем вместе с ребятами, обсуждаем.

Встреча с Вами и Вашими товарищами останется в памяти ребят на всю жизнь. Мы от души благодарны Вам за приезд, за встречи, за беседы, за душевность, за человечность и деликатность. Всегда будем вас всех вспоминать как очень хороших людей, наших помощников и воспитателей.

Передайте, пожалуйста, товарищам Курбатову, Сафонову и Чеснокову самые лучшие пожелания.

24/VII-75 г.»

«Здравствуйте, дорогие наши земляки, товарищ Лузин, Курбатов, Сафонов! Спасибо вам всем за письма, а особенно благодарим Ивана Павловича Лузина, нашего самого главного корреспондента.

Ваши письма, Иван Павлович, мы всегда читаем в учительской перед всеми преподавателями, в классах перед пионерами и комсомольцами. Они очень помогают нам в воспитании наших питомцев, в нашей работе.

Кажется, совсем недавно был май, было море солнца, цветов, улыбок и слез, воспоминаний, праздничных речей и будничных задушевных бесед, тысячи людей на торжествах и небольшие группки молчаливых людей у родных могил...

Очень нам запомнилась встреча в Геническе, когда к вам подходили такие же, как вы, ветераны, как вы приветствовали друг друга, как у вас тут же находились общие темы для разговоров, общие вос-

поминания. Да, это было такое все торжественное, светлое, чистое, незабываемое. Вы, ветераны наши дорогие, заслужили этот светлый праздник своей кровью, своим солдатским тяжким многолетним трудом.

У нас перемен много. Ребята почти все стали комсомольцами, выросли до неузнаваемости. Их комсомольской группе тоже присвоено имя капитана Перистого. А другой отряд маленьких пионеров, пришедший на смену теперешним комсомольцам, также унаследовал это дорогое нам имя...

С уважением — Вал. Сем. и Анат. Иван. Бутенко.

25/X-75 г.»

Есть ли необходимость как-то комментировать такие письма? А их немало у пермяков, и не только, скажем, от учительницы Бутенко, но и от других преподавателей и учеников. И не только из далекого поселка Партизаны, а из самых различных уголков страны, где довелось воевать пермским бронепоездам.

В феврале 1977 года в газете «Вечерняя Пермь» было опубликовано письмо заслуженного учителя Литовской ССР П. Фролова, в котором, в частности, говорится:

«29 января 1945 года в Москве был дан салют в честь освобождения Клайпеды. Через некоторое время приказом Верховного Главнокомандующего девятнадцати воинским частям и соединениям было присвоено наименование Клайпедских. В их числе был 44-й отдельный дивизион бронепоездов.

Члены военно-исторического кружка средней школы № 37 г. Вильнюса давно собирают материалы о воинах 44-го Клайпедского дивизиона бронепоездов. В годовщину полного освобождения Литвы они шлют пермякам, воевавшим в составе дивизиона, привет и поздравления».

ПОИСКИ

Они начались с небольшой статьи научного сотрудника партийного архива Пермского обкома КПСС Л. Коротаевой, опубликованной в газете «Звезда» в марте 1965 года,— «Пути пермских броне-

поездов». Не все там точно, много — лишь предположительно, однако важно, что начало было положено.

А через три недели в той же «Звезде» появился новый материал: «Прикрыла Родину пермская броня». Тогда впервые собрались вместе ветераны: 19 человек изображены на групповом снимке.

«...И все приняли как должное, что вместо отца Батракова — старого коммуниста, старшины бронепоезда, которого уже нет в живых, пришел его сын Владислав Батраков. Он принес драгоценные семейные реликвии — фотографии военных лет и обагренный кровью комсомольский билет отца: уже будучи коммунистом, отец не расставался с этим билетом.

Принесла письма и фотографию брата Мария Михайловна Маклакова. Владимир Маклаков, парторг цеха завода им. Дзержинского, ушел на бронепоезд добровольцем, служил наводчиком. В бою у разъезда Быльчино погиб...»

Людмила Викторовна Коротаева, автор первой заметки в «Звезде», приложила немало усилий, чтобы объединить людей, собирающих материалы по истории пермских бронепоездов. Но потом она перешла на другую работу, и дело, начатое ею, распалось.

Затем какое-то время его продолжал директор музея по истории Пермской железной дороги А. М. Королев. При нем в музее появились стенды и витрины, посвященные бронепоездам. Но через несколько лет он умер, и опять не стало человека, который смог бы сосредоточить все материалы в одном месте и досконально изучить их.

Разумеется, историей строительства и боевых действий бронепоездов занимались и ветераны пермских дивизионов. Они терпеливо и скрупулезно собирали материалы, однако — каждый сам по себе.

Вот, например, история поисков, предпринятая краснокамцем В. Ф. Грачевым. Он вспоминает об этом сам.

«Со Дня Победы прошло почти 20 лет. В пермской областной газете «Звезда» появилось объявление: собраться в редакции газеты участникам боев на бронепоезде «Пермский рабочий». Я поехал. Пришли ветераны и с бронепоездов «Александр Невский», «Александр Суворов». Из нашего 44-го дивизиона были только двое: М. М. Кряжевских и я.

На собрании нам предложили написать воспоминания о боевых походах бронепоездов.

Я разыскал у себя тетрадь с текстом доклада о работе почтальона, который я делал в начале апреля 1945 года по заданию заместителя командира дивизиона по политчасти майора И. И. Ерина. В докладе были некоторые сведения о том, где находился дивизион с октября 1942 по апрель 1945 года. Сохранилось несколько адресов. Я стал разыскивать сослуживцев, посылал им анкеты с вопросами, просил присылать фотографии для пересъемки, запрашивал адресные столы и учреждения.

В 1967 году написал о первом походе нашего дивизиона несколько статей в газеты и на радио.

В 1969 году в областном совете ветеранов, который возглавлял тогда Герой Советского Союза, профессор Пермского университета И. А. Кондауров, была организована секция пермских бронепоездов. В ее состав вошли К. Ф. Ступников, Г. В. Лузин, я и другие ветераны.

К этому времени я восстановил 104 фамилии членов экипажей 44-го дивизиона, из них

К. Ф. Ступников. Фото 1976 года.

46 были с домашними адресами. Но только адреса — никаких материалов. Тогда я и решил съездить повидать некоторых однополчан: сначала в Пермь, потом в Верещагино, а в 1970 году поехал во Владимир, Вичугу, Москву, Крюков, Воронеж. Везде разыскивал участников походов, расспрашивал их, узнавал новые адреса.

В 1969 году передал много фотографий в Пермский областной краеведческий музей, в музей локомотивного депо станции Пермь II, в Дом офицеров, в школы Перми, Краснокамска, Чусового, Кретинги, Вильнюса.

К августу 1971 года наладилась связь с 52 ветеранами. Тогда и возникла у меня мысль организовать встречу ветеранов дивизиона по случаю 30-летия его формирования и отправки на фронт.

Совет ветеранов поддержал эту мысль, но предложил устроить встречу не только для 44-го дивизиона, но для всех строителей и участников боевых походов пермских бронепоездов. А мне было предложено разыскать и списаться со всеми, кого удастся найти».

Встрече предшествовала большая подготовительная работа, в которой принимали участие Дзержинский райком партии, совет ветеранов при краеведческом музее и директор музея Л. Г. Дворсон, Пермское отделение железной дороги и многие ветераны, живущие в Перми. Были отпечатаны и разосланы пригласительные билеты, изготовлена мемориальная доска, приобретены сувениры для всех участников, заказаны автобусы для экскурсий.

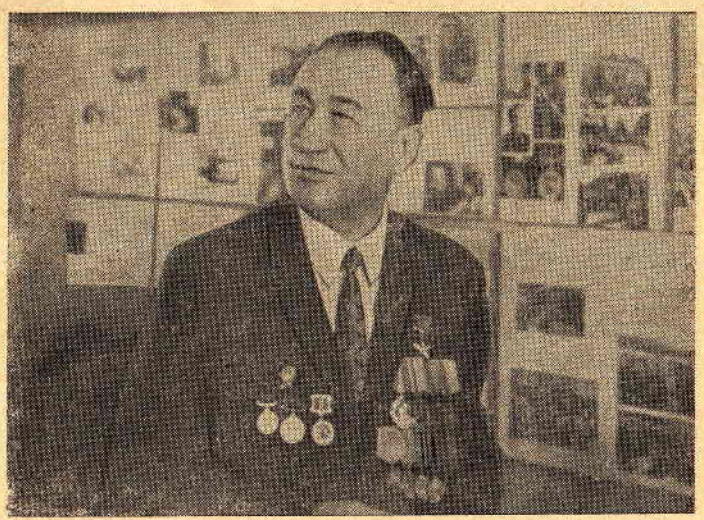
30 ЛЕТ СПУСТЯ

Мы часто говорим: время залечивает раны, сглаживает в памяти все самое тяжелое. Да, время — лучший лекарь. Но это верно только для отдельно взятой личности. Каждый из нас, видимо, не так уж много запомнил дней из четырехлетней войны. Но в коллективной памяти, в памяти народа все события Великой Отечественной войны останутся навечно.

На общих встречах ветеранами руководит не только естественное человеческое желание повидаться с боевыми друзьями. Прежде всего они хотят узнать о себе и о товарищах то, что не под силу

узнать и запомнить одному. И обязательно передать это знание, память следующим поколениям...

Первая встреча строителей и воинов пермских бронепоездов состоялась 25—26 марта 1972 года. Они, поседевшие, снова были вместе: командир 44-го дивизиона Иван Михайлович Александров из Уральска, командир 30-го дивизиона Семен Иванович Серавнин из Ярославля, командир бронепоезда «Николай Щорс» Александр Иванович Гудков из Вичуги, машинист Александр Иванович Козлов из Чусового и Герой Социалистического Труда М. И. Коваленко. Очень



М. И. Коваленко. Фото 1972 года.

удивились начальник артмастерских 44-го дивизиона Александр Иванович Алтынцев и старшина бронепоезда Петр Михайлович Балуев, узнав, что живут почти рядом: один в Осе, другой в Верещагино.

До встречи они не были знакомы — их дивизионы, 44-й и 26-й, воевали на разных фронтах.

Но что говорить об иногородних, если многие пермяки до этого не знали друг друга. Скажем, строитель бронепоездов с завода имени А. А. Шпагина только понаслышке знал несколько фамилий строителей из локомотивного депо, а артиллерист «Пермского рабочего» в глаза не видывал земляка артиллериста с «Александра Суворова» или «Григория Котовского». И только здесь, через 30 лет, они впервые познакомились и, можно без преувеличения сказать, породнились — настолько схожи были их фронтовые судьбы. Так что неожиданных встреч случалось немало.

«У нас в дивизионе, — вспоминал старшина Г. В. Лузин, — парнишка был, пристал на разбомбленной станции. Толей звали, лет пятнадцати от роду. Вызывает меня командир дивизиона: «Найди парня и ссади с бронепоезда. А то убьют — перед своей совестью не рассчитаешься». Думаете, я его нашел? Несколько дней прятался. А потом глядим, незаменимым человеком сделался, особенно в разведке. Так до конца войны и пробыл у нас. Я и фамилии его не запомнил. Все по имени звали.

И вот, когда в марте 1972 года затеяли мы нашу юбилейную встречу, гляжу, обнимается то с одним, то с другим какой-то, сравнительно с нами, молодой человек. «Кто такой?»— спрашиваю. «Да Толька же». Совсем не узнал его. 45 лет уже стукнуло «молодому человеку» Анатолию Акимову».

С утра 25 марта первые встречи происходили в локомотивном депо. Приезжих из Москвы, Киева, Омска, Ярославля, Воронежа, Чусового, Верещагино, Краснокамска и других городов страны собралось около 80 человек. Почти столько же было пермяков. После осмотра музея депо и возложения венков к обелиску с именами погибших железнодорожников отправились на автобусах к вокзалу Пермь II.

Здесь в торжественной обстановке состоялось открытие мемориальной доски, укрепленной на стене вокзала со стороны путей главного направления. Именно отсюда уходили на запад все пермские бронепоезда. Отлита эта доска на мотовозоремонтном заводе имени

А. А. Шпагина под руководством мастера Василия Васильевича Дубова.

А вечером собрались в Доме культуры железнодорожников на встречу с молодежью — курсантами военных училищ, учащимися ПТУ, старшеклассниками.

Под звуки марша внесли знамя 30-го дивизиона, специально доставленное из Москвы.

Пионеры приветствовали ветеранов. Торжественную часть открыла секретарь Дзержинского райкома партии А. А. Звягина; райвоенком Н. Н. Железнов сделал доклад. Выступали строители, участники боев, представители нынешнего поколения железнодорожников и воинов. Атмосфера царила чрезвычайно торжественная, взволнованная. Надолго запомнили ветераны эту встречу.

ИСТОРИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

А поиски и неожиданные находки не кончались и после той памятной встречи.

Вдруг «нашелся» командир зенитного орудия «Пермского рабочего» Александр Васильевич Косыгин. Вот как он сам об этом рассказывает. Его воспоминания начинаются с памятных военных лет.

«В ноябре 1941 года я находился в Перми, куда был эвакуирован из Ленинграда вместе с организацией, в которой работаю и сегодня. Пермский облвоенкомат зачислил меня в состав 30-го дивизиона. Я имел звание старшего сержанта и был назначен командиром зенитной пушки. К моему глубокому сожалению, списков бойцов расчета орудия не сохранилось, а память после тяжелого ранения и контузии меня подводит, поэтому фамилий товарищей сообщить не могу. К тому же переписка с оставшимися в живых участниками боев началась только с 1973 года после долгих розысков.

В конце февраля мы были направлены из Москвы на Северо-Западный фронт, под Лычково.

С 8 по 15 марта налеты были не особенно сильными. Наш зенитный взвод успешно справлялся со своей задачей. Но с 16 марта фашисты буквально озверели, налеты стали особенно жестокими.

17 марта нас атаковали четыре «мессершмитта» и один «юнкерс»: начали обстреливать и бомбить бронепоезд. Но расчет нашей пушки и пулеметный взвод отбились. У нас почти не было потерь в личном составе и технике, за исключением убитого случайным осколком помощника машиниста.

Наш расчет в этот день был представлен к наградам.

А на другой день бомбежка возобновилась еще более жестокая. У нашей пушки вдруг отказал полуавтомат затвора...

Чем «накрыло» наш расчет, я так никогда и не узнал: был тяжело ранен и очнулся только 21 марта на операционном столе полевого госпиталя.

А. В. Косыгин. Фото 1973 года.

— Как самочувствие? — спрашивает врач.

Пытаюсь ответить и не могу — отказала речь. 17 дней не мог вымолвить ни слова. Как потом объяснили, кроме ранения, меня еще и контузило. Недели через три начал понемножку говорить, но мешало сильное заикание. Помню, еще в послеоперационной палате рядом лежал боец моего расчета Лукин. Он кричит:

— Товарищ командир, ты жив? Жив, спрашиваю?

Я хотел повернуться, шевельнулся — и опять

надолго потерял сознание. Очнулся где-то в другом госпитале. Из прифронтовой полосы меня эвакуировали в тыл, в город Тулун Иркутской области. Четыре месяца пролежал там. С помощью комиссара госпиталя писал на фронт, в Москву, все хотел выяснить, где находится наш дивизион. Но ответа так и не получил.

В 1973 году кто-то посоветовал написать в пермскую газету «Звезда». Вот тогда и откликнулся мой сослуживец И. П. Лузин. После встречи с ним узнал, что меня считали погибшим.

В Перми я встретился и с другими моими товарищами — Курбатовым, Сафоновым. Никогда не забыть тех слов, которые услышал я в июне памятного 1975 года. Мы, бывшие однополчане, собрались в доме И. П. Курбатова.

— Своими руками, — он протянул руки, — я тебя грязного, окровавленного относил в кучу мертвых. Было это 18 марта 1942 года. И какое же это чудо, что ты сейчас, через 33 года, сидишь за моим столом живой!

Вот, пожалуй, и все. Впрочем, не могу не поделиться волнующим и радостным для меня событием: 20 июня 1975 года в Калининском райвоенкомате Ленинграда я получил орден Отечественной войны II степени. Это за тот бой 17 марта, накануне моего ранения».

Встречи ветеранов продолжались. По инициативе того же неугомонного В. Ф. Грачева летом 1975 года состоялась встреча в Москве. Посетили Мавзолей В. И. Ленина, побывали в Музее Вооруженных Сил СССР, сфотографировались у Знамени Победы.

Но самое главное — это регулярные встречи с молодежью, с детьми, помощь в организации комнат и уголков боевой и трудовой славы, в оформлении целых экспозиций и отдельных альбомов, витрин, стендов. Да и школьникам всегда интересны встречи с живыми свидетелями и участниками исторических событий. Ребята приезжают к ветеранам с фотоаппаратами и магнитофонами — ничто не может исчезнуть бесследно, ничто героическое не будет забыто новыми поколениями. Ведь именно им, молодым, строить жизнь, именно им приумножать славу отцов и дедов, которые боролись за то, чтобы над нашей планетой никогда не клубились военные пожары.

СОДЕРЖАНИЕ

От составителя 3

В тылу

Первенец 6
Прочная сварка (*В. М. Косарев*) 10
С именами прославленных полководцев 15
В строю — «Котовский» и «Щорс» 19
Срочный заказ (*И. И. Колесов*) 21
Во глубине Уральских гор (*К. Ф. Ступников*) . 29

На фронте

30-й дивизион 42
Лычково-Подобинская трагедия (*И. П. Лузин*) 44
Мы начинали с неудачи (*М. И. Косков*) 53
От Каспия до Черноморья (*С. И. Серавнин*) 57
26-й дивизион 71
На Дону (*А. М. Береснев*) 72
По мере сил (*Ф. С. Драчев*) 76
44-й дивизион 85
В отдельном Клайпедском (*В. Ф. Грачев*) . . . 87

В памяти народной

Близки далекие могилы 134
Имени капитана Перистого 137
Поиски 143
30 лет спустя 146
История продолжается 149

35 коп.