

УЗЕВ ДИЖ АЛИФТОУ
ПОДВИГУ ЖИТЬ ВЕКА

ПОДВИГУ
ЖИТЬ
ВЕКА



СВЕРДЛОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

**50-ЛЕТИЮ
ПОБЕДЫ
ПОСВЯЩАЕТСЯ**

СВЕРДЛОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ПОДВИГУ ЖИТЬ ВЕКА

**Воспоминания железнодорожников
Свердловской магистрали
о Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.**

ЕКАТЕРИНБУРГ · 1994

ББК 63
П44

Издано по заказу Свердловской железной дороги.

Над книгой работали: *М.Н. Черноиваненко* (руководитель творческой группы), *Г.Д. Горбунов, Н.В. Михеева, С.А. Одиноких, М.А. Раппопорт, Г.М. Штейнфер* — кандидат технических наук.

Общая редакция *Б.И. Колесникова*.

Фото *М.Гаврильева, В.Панова*

ТАКОЕ НЕ ЗАБЫВАЕТСЯ

Великой Победе 50 лет. Чем дальше отодвигаются вглубь времени события минувших лет, тем ценнее каждое новое слово непосредственных участников Великой Отечественной войны 1941 — 1945 годов и тех, кто ковал Победу в тылу.

1418 дней и ночей продолжалась ненавистная война. С первого дня и до последнего шли в наши дома похоронки.

Не все солдаты минувшей войны дошли до Победы, многие остались на полях сражений. Вот уже пятьдесят лет товарищам по окопам, экипажам, локомотивным бригадам видятся их лица, встают перед глазами их боевые и трудовые подвиги. Такое не забывается.

Об Урале как арсенале Победы написано немало. И вот ещё одна книга — бесхитростная и правдивая. В ней собраны воспоминания свердловских железнодорожников, участвовавших в боях, а также несших суровую трудовую вахту военной поры. В воспоминаниях ветеранов немало горьких и даже страшных подробностей, но нет в них уныния, как нет и непомерной гордости — вот-де мы какие! Хотя, по большому счету, у свердловских железнодорожников, воевавших на фронтах и обеспечивавших бесперебойность перевозок в тылу, есть все основания для гордости.

Восьми железнодорожникам-фронтовикам нашей магистрали присвоено звание Героев Советского Союза, два труженика тыла стали Героями Социалистического Труда. Знамя Государственного комитета обороны оставлено на вечное хранение коллективу дороги.

...С началом военных действий на дороге резко возрос объём перевозок. Урал стал основным арсеналом Красной Армии. Промышленные предприятия перестраивались на выпуск военной продукции. Из западных районов страны эвакуировались многие крупные предприятия.

Уже в 1942 году валовая продукция Урала возросла по сравнению



В.М.Скворцов

с 1940 годом почти в три раза, а производство военной продукции увеличилось в пять раз. Такой быстрый рост промышленного производства предъявил огромные требования к железнодорожному транспорту.

В 1940 году на Свердловской железной дороге было занято 38,7 тысяч человек. К концу 1941 года — более 43 тысяч, а на первое января 1944 года на дороге работало 45134 человека. При этом тысячи высококвалифицированных машинистов локомотивов, работников пути и связи, службы движения были призваны в армию, добровольцы уходили на фронт. Только в июне, июле, августе 1941 года со Свердловской железной дороги добровольно ушли на фронт 3286 человек. Оставшиеся в тылу самоотверженно трудились. Остро стал вопрос подготовки кадров для замены ушедших на защиту Родины.

Основным источником пополнения кадров были женщины и молодёжь. Если в 1941 году на Свердловской дороге работало 10700 женщин, то есть 24,8 процента всех работников, то в 1942 году их работало уже почти 17 тысяч, что составляло 40,7 процента ко всем работающим на дороге, а в 1944 году количество женщин на дороге увеличилось до 24118 и достигло 52,2 процента.

Одновременно с женщинами самоотверженно трудилась молодёжь. В 1943 году молодёжи до 18 лет на Свердловской магистрали насчитывалось 3665 человек. Создавались молодёжные бригады. Многие девушки стали кочегарами на паровозах, работали в путевых бригадах.

На призыв «Всё для фронта, всё для Победы!» горячо откликнулись и железнодорожники-пенсинеры. Вот только один пример. В паровозном депо Нижний Тагил пенсионер Бушин, работавший на транспорте с 1888 года, заявил: «Я хоть и стар, но ещё могу оказать помощь Родине, буду работать по своей специальности — токарем». Старики возвращались на заводы, подростки взбирались на ящики у токарных станков, а их овдовевшие матери занимали места ушедших на фронт мужей...

Крепилось единство фронта и тыла. Фонд обороны страны пополнялся взносами трудящихся. Уже на 10 января 1943 года сумма взносов свердловских железнодорожников составила более 1,63 млн. рублей. Патриотизм проявлялся и в подписке на Государственный заем. Так, в 1943 году труженики дороги дали займы государству 34 млн. рублей, что составило 128,4 процента к фонду месячного заработка.

Кроме того, на личные сбережения трудящихся дороги были созданы танковая колонна «Свердловский железнодорожник», звено самолётов «Егоршинский железнодорожник», несколько артиллерийских батарей, другое вооружение и техника.

В необыкновенно короткие сроки уральские железнодорожники строили для фронта бронепоезда, поезда-бани, формировали санитарные поезда. На дороге формировались для фронта военно-эксплуатационные

отделения, локомотивные колонны. Среди железнодорожников развернулось соревнование машинистов-тяжеловесников, ширилось лунинское движение. Спешно строились новые железнодорожные линии, развивались узлы и станции. Были большие трудности с топливом для локомотивов: в топки паровозов шли низкие сорта каменного угля, малокалорийные дрова, опилки. Не хватало запасных частей, инструмента, не хватало рабочих рук, средств, материалов, но все задания Родины по обеспечению перевозок для фронта, для Победы выполнялись в установленные сроки.

Обо всем этом рассказывают ветераны войны и труда в своих воспоминаниях, вошедших в книгу, которую Вы держите в руках. Но пусть простят составителей сборника герои фронтовых лет, пусть простят вдовы солдат и их дети, те, кто в тылу ковал Победу и о ком не упомянуто в этой книге.

В сборник вошли далеко не все солдатские рассказы, письма, воспоминания тружеников Свердловской магистрали об их самоотверженном труде, стойкости. Потребовалось бы много-много томов, чтобы воспроизвести всё, что сохранилось в памяти народной об этой войне. Настоящий сборник воспоминаний ветеранов войны и труда всего лишь страница трудной и мужественной истории уральцев-железнодорожников.

**В. СКВОРЦОВ, ветеран войны и труда, лауреат
Государственной премии, дважды почетный железнодорожник**

...РАДИ ЖИЗНИ НА ЗЕМЛЕ

**НА ФРОНТАХ
ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ**



НА ПУТИ К ПОДВИГУ

Годы неумолимо уносят от нас то боевое, полное напряжения время. И становится всё труднее отвечать на вопросы: какими были наши отцы и деды, грудью защитившие страну от фашистов? Действительно, какими?

Жил в Каменске-Уральском простой русский паренек Гриша Кунавин, трудился, где придется. Вначале на разных стройках (время было такое!). Помнят люди, как он работал на сооружении вокзала, железнодорожного моста через реку Каменка, участвовал в строительстве станции Синарская-2. Что ни поручали ему, делал всё на совесть.

И потом, позднее, когда уже стал заведовать пекарней, магазином, он не отступал от этого правила, потому что не признавал безделья, к любой работе относился серьезно.

Сохранились воспоминания знавших Кунавина людей. Вот что, например, рассказывает бывший секретарь парторганизации Синарского железнодорожного узла К. Кузьмин: «Незаметный и скромный, чуждый всякому зазнайству и рисовке, он просто и уверенно делал свое дело, точно и честно выполнял все поручения... И дополняет: — Григорий Кунавин был человеком высоких моральных качеств. Его уважали за скромность, большевистскую принципиальность, твердый характер и умение прийти в трудную минуту на помощь».

У руководителя бригады, в которой начинал работать Григорий, сгорел дом и в огне погибла семья. Все жалели, но помочь не могли. Узнав о беде, Кунавин отдал погорельцу материал на костюм (пиджак хранится в школьном музее).

Началась война. Г. Кунавин, как работник железнодорожного транспорта, был освобожден от призыва в армию. Он всей душой стремился на фронт, страдая от того, что такой крепкий, сильный мужчина вынужден «отсиживаться» в тылу. Кунавина призвали в армию 9 ноября 1941 года. Играл оркестр, произносились речи. Григорий, прощаясь с родными и друзьями, сказал: «Ждите нас с победой!»

Начались фронтовые будни с бомбежками, успехами и поражениями. В одном из боев под Москвой Григория Павловича ранили. Он оказался в окопе, где находились трое фашистов. Раненый в бедро, он все же сумел одолеть врагов.

Сохранились письма из госпиталя. Обращаясь к жене, Кунавин пишет: *«Дорогая Катюша! Малость поцарапало меня. Но я рад, что участвовал в битве под Москвой. Ох и дали же мы там фрицам по зубам! Мои дела идут на поправку. Рана заживет, и тогда снова на фронт. Я ведь ещё очень мало сделал. Будь здорова, дорогая! Целую, обнимаю. 5.01.42 г.»*

И ещё письмо: *«Милая Катюша! Вот и кончилась моя госпитальная маята.*

Снова взял курс на запад. Нахожусь в пути. Еду на фронт, соскучился по горячему делу. Теперь жди, Катюша, писем прямо с переднего края. Целую. Твой Григорий».

А потом было ещё два ранения. Освобождал Орёл, Белоруссию. Весной 1944-го года бойцы избрали его парторгом роты 1021-го стрелкового полка 307-й Новозыбковской дивизии.

"Ты не поверишь, Катюша, — писал Григорий Павлович, — какое варварство творят фашисты на белорусской земле. Вчера мы освободили деревню Клетное. Одно название осталось: ни кола, ни двора. Всё до тла сожгли фашисты, а жителей перестреляли. Нет, мы оккупантам этого не простим!"

А 11 июля 1944 года в Каменск-Уральский пришло ещё одно его письмо: *«Добрый день, Катюша! Шлю тебе фронтовой привет. Дела мои идут хорошо — двигаемся на запад. Нас не держат никакие препятствия. Прошли Могилёв, Минск. Уже вступили на польскую землю. Радостно сознавать, что ты пришел в чужую страну как освободитель. За нами на пути остаются трупы проклятой немчуры и разбитая вражеская техника. Катюша! Извини за краткие письма. Некогда длинные письма писать. Целую. Твой Гриша».*

А продвижение Красной Армии на запад продолжалось. Но и сопротивление врагов было ожесточенным. На подступах к крепости Осовец рота, где служил Г. Кунавин, остановилась у деревни Герасимовичи. Вот как описывала бой фронтовая газета «За Родину!»:

«...На прикрывавшей населенный пункт высоте заняли, казалось, неуязвимую позицию вражеские пулемётчики.

Немецкий пулемёт лихорадочно поливал огнем открытые подступы к высоте. Наступление роты, попавшей под ливень фашистского огня, замедлилось. Для успеха боя надо было открыть ей дорогу вперёд, уничтожить или заставить замолчать фашистский пулемёт.

Парторг роты красноармеец Григорий Кунавин выдвинулся вперёд. Укрывшись в траве и посевах, он непрерывно вел по врагу огонь из своего автомата.

Но вот расстреляны последние патроны, а вражеский пулемёт продолжает действовать. От огневой точки врага отважного воина отделяло уже несколько метров.

Тогда рядовой Григорий Кунавин решил ценой своей жизни обеспечить успех роты. Он бросился на вражеский пулемёт и прикрыл его ствол своим телом. Вражеский пулемёт захлебнулся...

Использував этот момент, рота поднялась в атаку, стремительным броском ворвалась в деревню.

Бойцы жестоко отомстили врагу за смерть героя..."

Подвигу жить в веках. Генерал-майор В. Далматов и полковник А. Кяргин написали жене героя:

«Имя Г.П. Кунавина будет навечно занесено в списки части. В соответствии с русской традицией на всех поверках личного состава подразделения первой будет называться фамилия Г. Кунавина. И всякий раз, когда старшина, подав команду «Смирно!», торжественно прочтет по служебной книге личного состава фамилию героя, правофланговый командир первого отделения ответит: «Погиб смертью храбрых в боях с немецкими захватчиками у деревни Герасимовичи».



Памятник Герою Советского Союза Г.П.Кунавину на ст.Каменск- Уральский

Высоко оценен подвиг Г. Кунавина. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 года Кунавину Григорию Павловичу присвоено звание Героя Советского Союза.

Отозвались на гибель уральца и жители польской деревни Герасимовичи. Собрались на митинг и вынесли постановление, в котором сказано, что «Г.Кунавин пришел к нам как воин-освободитель. Его сердце пробил пули врага. Но он проложил таким же, как сам, отважным бойцам Красной Армии дорогу к победе. Он сражался за наше счастье, за то, чтобы враг никогда не ступил на порог нашего дома.

В знак благодарности русскому брату-освободителю общее собрание постановляет:

занести имя русского воина Григория Кунавина навечно в список почетных граждан польской деревни Герасимовичи;

высечь его имя на мраморной плите, которую установить в самом центре деревни;

учителям каждый год начинать первый урок в первом классе с рассказа о воине-герое. Пусть слушают дети этот рассказ стоя...»

Не забыто имя героя и на Родине. 9 мая 1965 года в городе Каменске-Уральском открыт памятник Г. Кунавину. Железнодорожной школе № 60 присвоено имя героя. Здесь же работает музей. Разъезд 91-го километра, который еще в молодости строил Григорий Павлович, получил новое название — станция Кунавино.

Чтят имя героя и школьники: каждое первое сентября у первоклассников начинается урок у его памятника. Дети возлагают к подножию цветы.

**А.ПЬЯНКОВА, руководитель музея Г.П.Кунавина
школы № 60 станции Каменск-Уральский**

ПЕРЕЧИТЫВАЯ ФРОНТОВЫЕ ПИСЬМА

...Эти письма пожелтели от времени. Но более 50 лет они согревают близких. Солдат не рассказывает в них о своих тяготах. Он скупно пишет о событиях тех лет. Ни слова в письмах о суровой правде, об окопной жизни. Но в каждом — забота, думы о близких, о победе, надежда на скорую встречу...

Инженер локомотивной службы Свердловской железной дороги Дмитрий Иванович Копчинский с декабря 1939 года проходил срочную воинскую службу на ст. Борзя.

Законом об обязательной воинской службе было предусмотрено, что лица, обучающиеся в институтах, призывались в армию после окончания

института. В Свердловске у Дмитрия Ивановича оставались жена и двое детей.

Письма из Борзи переполнены ожиданием радости встречи — считались недели до окончания службы. В одном из писем он писал: *«Милый Любусик, насчет твоего отпуска, конечно, он нам нужен, когда мы будем вместе, в этом нет сомнений. Мы так соскучились друг за другом... для меня дорого, чтобы ты, котенок, моя дорогая Любка, хорошо отдохнула...»*

Но долгожданная встреча не состоялась. Надвигалась страшная война, горе людское. Последнее письмо из Борзи было 14 мая 1941 года. Как и в прежних, в нем — ласковые слова к любимой жене, крошкам-детям и мечта о скорой встрече. Но судьба распорядилась по-другому.

Не окончив офицерские курсы, не получив воинского звания, Дмитрий Иванович рядовым был отправлен в стрелковый полк. С первых дней войны он познал тяжесть фронтовой жизни. Но об этом он мало пишет. Вот они письма с фронта.

2 июля 1941 года. *«Здравствуйте, дорогие, любимая Катеночек, Маргарита и Ваденька!»*

Милый Любусик, ты ничего не пишешь, мне тяжело от того, что я ничего не знаю о вас. Жалко тебя, знаю — все вы беспокоитесь обо мне. Я цел, невредим, девять дней не выходил из боя. Жаркие были бои. Мы им крепко дали, задавим эту фашистскую гадину. На мою долю выпала честь участвовать в разгроме фашистских бандитов, зверей, нет, они хуже зверей... Представь себе те села, которые им удалось временно захватить: сжигают, грабят, насилюют, убивают...»

24 июля 1941 года. *«Здравствуйте, дорогие, любимая Катеночек, Маргаритка, Вадинька. Со мною все в порядке. Письмо пишу под машиной. Сильно бомбят. Невозможно привыкнуть к этому свисту и разрывам бомб или снарядов. Они нас не оставляют ни на один день. Тяжелее там, в бою. Но я верю, верю в победу, в будущее нашего счастья. Все, что я делаю, — ради вас. Я люблю жизнь и всех вас, милые...»*

28 июля 1941 года. *«Здравствуйте, мои желанные, мои дорогие! Я знаю, котенок мой, как тебе тяжело. Милые мои Маргаритка и Вадинька, помогайте вашей славной, дорогой маме. Наша добрая мама так много в жизни страдает. Я знаю, может, и умру, вокруг меня постоянно ходит смерть, но знайте, любящим, лучшим другом у вас всегда останется мама. Жалейте её. Помните: мама мой лучший друг, ближе мамы у меня никого нет. Заботьтесь о ней. Будьте счастливы, здоровы и живы.»*

Да, Катюшка, до свиданья или прощай!»

Это письмо было последнее. Солдатская вдова осталась одна воспитывать дочь и сына, которым в ту пору было четыре и один годик.

Д.И.Копчинский погиб, защищая своих детей, свою жену, свой дом, свою землю. Только в ноябре 1941 года жена, Екатерина Алексеевна, получила извещение: «Ваш муж, солдат Копчинский Дмитрий Иванович, находясь на фронте, пропал без вести...»

В долгих поисках своего мужа от друзей-фронтовиков Екатерина Алексеевна узнала, что он погиб смертью храбрых в тяжелых боях, был

в окружении на Смоленской земле. Вот что пишет его друг Павел Баулин: *« На фронте Копчинский был в соединении генерал-лейтенанта Мишухина. Он очень героически вел бои... его соединение было в окружении, и с тех пор о них я ничего не знаю. Пусть сознание того, что Ваш муж, мой друг, погиб смертью героя в боях за нашу Родину успокоит Вас и вдохновит на лучшее воспитание ваших детей, которых Митя очень любил и скучал о них. Дмитрий Иванович часто писать не мог».*

Екатерина Алексеевна в годы войны и долго после её окончания искала могилу мужа. Из архивов Министерства обороны, военкоматов ответы не утешали. Следопыты, выезжавшие в места боевых сражений, тоже не установили места гибели Дмитрия Ивановича, его могилу, которой всю свою оставшуюся жизнь хотела поклониться, выплакаться овдовевшая мать двоих детей.

Война отобрала у неё самого дорогого человека. Но она стойко пережила ненастье четырех лет войны, трудные послевоенные годы. А сколько своих материнских сил, здоровья, неизмеримую любовь к жизни вложила Екатерина Алексеевна для того, чтобы Маргарита и Вадим выучились, закончили институты. Сейчас Маргарита Дмитриевна работает главным инженером проекта, Вадим Дмитриевич после окончания политехнического института своей работоспособностью, добросовестностью, талантом инженера достиг должности директора проектного института.

О подвиге солдатской вдовы может быть написана большая повесть. В этих же строках просто низкий, земной поклон Матери! Благодаря ей дети сохранили в сердцах светлый образ своего отца, павшего смертью храбрых в Великой Отечественной войне. Его фронтовые письма, сохраненные матерью, стали для них первым ориентиром в отношениях с ней и другими людьми.

**М. ЧЕРНОИВАНЕНКО, ветеран войны,
почетный железнодорожник**

ВОИН, ГЕРОЙ, ПОБЕДИТЕЛЬ



...Битвы гром с рассвета до рассвета
От него теперь уж далеко,
Как давным- давно всё было это,
Даже и представить нелегко.
Выстоял, зарубцевались раны,
Но, как мета времени того,
Остается в сердце ветерана
Всё, что пропустил через него.

М.Е. Жбанов

Герой Советского Союза М.Е.Жбанов

Когда я готовилась к встрече с Героем Советского Союза Михаилом Евлампиевичем Жбановым, думала: какой он, российский герой? Как живет? Чем живет? Герой ведь. И вот Красногвардейская улица, дом 8, квартира 42 — двухкомнатная квартира на третьем этаже. Всё скромно, чисто. На подоконнике — деревце лимона с плодами, на другом — деревце эвкалипта. Приветлива и гостеприимна супруга Михаила Евлампиевича — Александра Семёновна. А вот и сам он — очень простой, домашний. На мои вопросы так и не сказал о себе ничего особенного, всё говорил о своей 167-й дивизии, о своём 520-м полку.

В той дивизии было 119 Героев Советского Союза и 25 полных кавалеров ордена Славы!

Называлась дивизия: дважды Краснознаменная Сумско-Киевская стрелковая. В неё и входил стрелковый полк, где старший сержант Михаил Жбанов был командиром взвода истребительно-противотанковой батареи. Участвовал в боях под Воронежем, в районе городов Сумы и Ромны, при форсировании Днепра и освобождении Киева. Был много раз ранен. Воевал с июня 1942 по ноябрь 1943 года. Среди наград героя — ордена Красной Звезды, Ленина, Отечественной войны I степени и много медалей.

Батарею, которой командовал Михаил Жбанов на фронте, шутя

называли «Прощай, Родина!». В боях за деревню Пузачи и Мантурово старший сержант Жбанов был назначен командиром взвода. Бои шли успешно, было уничтожено много фашистов. За умелую организацию этих боев 6 человек было представлено к наградам.

Случались и тяжёлые бои с большими потерями. Однажды погиб весь соседний расчёт. Немцы захватили даже пушку. Был дан приказ: "Вернуть пушку! Не оставлять её врагу!" Старший сержант Жбанов пошел за захваченным орудием со своей пушкой на конной тяге. Вернул ту осиротевшую пушку. Геройство? Да. Храбрость? Конечно. Но боец совершил это не ради славы, он просто выполнил свой воинский долг, и, как сказал поэт, «только вытер пот с лица».

На мой вопрос: «Страшно было?» — Михаил Евлампиевич ответил: «Так воевали все». Поскромничал бывший воин.

23 октября 1943 года Михаилу Евлампиевичу Жбанову, старшему сержанту, было присвоено звание Героя Советского Союза. Вот строки из приказа: «За Ваш геройский подвиг, проявленный при форсировании реки Днепр и прочное закрепление плацдарма на западном берегу реки Днепр, Президиум Верховного Совета СССР своим указом от 23 октября 1943 г. присвоил Вам звание Героя Советского Союза».

Что же скрывается за этими скупыми строчками?

...Около полуночи вместе с первыми группами пехотинцев на правобережье Днепра переправились и артиллеристы Михаила Жбанова. Выкатив пушки на песчаный берег реки, расчеты быстро заняли огневые позиции и приступили к их оборудованию и маскировке. Люди уже несколько суток не смыкали глаз, но никто не думал об отдыхе. Все спешили к утру закончить установку орудий, приготовить их к стрельбе прямой наводкой. Не спал и Жбанов. Он ходил от расчета к расчету, отдавал необходимые распоряжения.

К утру работа была закончена, пушки готовы к бою. Кое-кто прилёг отдохнуть, другие зорко следили за расположением врага. Забрел рассвет. Уже отчетливо были видны силуэты отдаленных кустарников, дома населенного пункта. Взошло солнце.

— Немцы! — раздался чей-то голос.

Все мгновенно вскочили на ноги и встали к орудиям. Фрицы шли во весь рост. Их пьяные душераздирающие крики были слышны далеко.

«Психической хотят взять», — подумал командир и, добавив крепкое русское словечко, сказал: «Подпустить ближе».

Расстояние между немцами и нашими артиллеристами быстро уменьшалось — 150, 100 метров...

— По фашистам — огонь!

Сразу ухнуло несколько залпов. Снаряды ударили по вражеской цепи. Артиллеристы ещё поддали огоньку. Первые ряды гитлеровцев

рухнули на землю. Но вместо них выросли новые. Враги лезли напролом. В это время один расчет выбыл из строя, Жбанов сам встал к орудию и продолжал уничтожающий огонь.

— Умрем, но не отойдем назад.

Артиллеристы не прекращали стрелять прямой наводкой. Гитлеровцы откатились назад.

Отличились артиллеристы Жбанова и в боях за Киев. Они всё время следовали в боевых порядках стрелковых подразделений, мощным огнем расчищали путь пехотинцам. В одном бою немцы пустили танки. Артиллеристы Жбанова прямой наводкой уничтожили две вражеские машины. Один танк подбил лично Жбанов.

У пригородного села немцы шесть раз контратаковали наши войска. Славные артиллеристы Жбанова на своем участке метким огнем отбили все контратаки врага, нанеся ему большие потери.

После тяжёлого ранения и долгого лечения в госпиталях М.Е. Жбанов был комиссован. Демобилизовавшись в 1944 году, он приехал на свою родину — в Нижний Тагил. И тут Михаил Евлампиевич говорит стихами своего друга-фронтовика Александра Дышлевого:

Оттуда выйдя, нет, мы не ленились,
Мы все же становились в строй,
В строй мирный. И работали, трудились,
Пусть так ещё потрудится иной!

Возвратясь домой, Михаил Евлампиевич работал мастером на Высокогорском агломерационном комбинате. А с 1964 по 1975 год трудился в финансовом отделе ревизором по контролю поездов на Н.-Тагильском отделении Свердловской железной дороги. Он снискал почет и уважение среди железнодорожников.

Михаил Евлампиевич Жбанов награжден знаком «Почетному железнодорожнику». Министром путей сообщения награжден именными часами. Частыми гостями Михаила Евлампиевича были школьники из разных городов: Драгобыча, Сумы, Ровно, Вышгорода.

Есть у Михаила Евлампиевича интересное удостоверение, в котором написано: «Приказом командира в/ч 61885 Жбанов Михаил Евлампиевич допущен к самостоятельному несению боевого дежурства по защите воздушных рубежей СССР». В этой воинской части есть выпел имени Жбанова, и он ездит туда и вручает его лучшим воинам части.

И ещё одно удостоверение. Это от киностудии им. Довженко, как освободителю Киева от немецко-фашистских захватчиков. Здесь он назван ветераном киностудии.

Супруги Жбановы вырастили и хорошо воспитали двоих детей. Сын — маркшейдер, геодезист. Дочь — учительница, работает в железнодо-

рожной школе № 38 ст. Н.-Тагил, отличник народного просвещения, методист. Есть уже четверо внуков.

С большим удовольствием познакомилась я с этими добрыми, хорошими людьми.

Н. РОМАНОВА, ветеран войны и труда

«СПАСИБО, СПАСЛИ!»



Кавалер трех орденов Славы
К.Г.Корепанов

— В 1942 году подошел у меня призывной возраст. В военкомате недолго думали, куда послать: конечно же, в танковые войска, ведь танк — «родной брат» трактора, — рассказывал мне Кирилл Григорьевич Корепанов при встрече.

У Кирилла Григорьевича немало боевых наград, но эти стоят наособицу: ордена Славы всех трёх степеней.

Первый из этих орденов он получил за взятие города Нарвы и Нарвских высот. К тому времени силу танкового полка, в котором воевал Корепанов, немцы хорошо чувствовали по обороне Ленинграда, по боям за освобождение Ленинградской области. И тут танкисты показали свой маневр: с десантом на броне овладели высотами, оторвавшись от передовых подразделений.

— Правда, — улыбается Кирилл Григорьевич, — автоматчикиверху доты ковыряют, а наши коробочки внизу — крен сильный. Ну ночью и заходили вокруг фрицы. Близо не подходят, а гранатки подбрасывают. Хорошо хоть пехотные, вреда нет, да все одно неприятно. К утру, с рассветом, исчезли. А тут и наша пехота подоспела. Конечно, без курьеза не обошлось. Мы вперед выскочили, ну и наши же нас за фрицев приняли. Даже пару раз из пушки стукнули, пока разобрались ...

И пошли дальше танки до Балтийского моря. Много боев было, а особенно запомнились на острове Сааремаа. Практически весь он был освобожден, но за один порт и небольшой участок суши, окружающий его, немцы дрались отчаянно. Вот и бросили танкистов на прорыв.

Утро, туман, море. А с моря — снаряды. Корабли немецкие ухитрились пристреляться, плотность огня была высокая, начался ад крошечный. Машине младшего лейтенанта Попкова снаряд попал прямо под погон башни. После такого, естественно, горит танк. Заряжающего убило. Корепанов успел выскочить с товарищем. Смотрят: а командира нет. Кинулись туда, сюда, смотрят — землянка. Забежали, а «младший» лежит там и стонет: с ногой, мол, что-то. Глянули: а она чуть не на одной коже висит. «До сих пор удивляюсь, как он до землянки добрался», — вспоминает сейчас Кирилл Григорьевич.

Всякое на войне делать приходится. Пришлось и такое, что далеко не каждый сможет:

— Лейтенант, у тебя нога-то...

Посмотрел и Корепанову:

— Режь...

Так под снарядами в землянке ножом сделал сержант операцию, перевязку. А через год из Москвы от бывшего командира письмо: «Спасибо, спасли!»

В Прибалтике было дело: их экипаж самолёт сбил. Раннее утро, берег, море, пролесочек, хоть отдыхай — как в мирное время. Танковая колонна вышла на берег. И что за диво: гидросамолёт метрах в двухстах, и кресты на фюзеляже.

Увидели летчики русские танки — газу. Вот-вот поплавки от воды оторвутся. Да не успели. Рывкнули две пушки, и самолёт на дно. Потом узнали танкисты, что важные документы и высокие чины немецкие чуть с острова не улетели.

Порт, откуда немцы набегали делали к нашим берегам, заняли. Техники — не подойдешь! А в воде солдаты фашистские стоят. И на берег не идут.

— Мы им, — рассказывает Кирилл Григорьевич, — рукой машем: давайте, мол, на берег. А они по-своему: «Нихт!» («Нет» — то есть) — за нами обещали приехать. Хохоту было: «Приехали уже мы на советских танках!»

Здесь награжден был механик-водитель Корепанов второй Славой.

А третья Слава была вручена за бой на Сандомирском плацдарме. После длительных и тяжелых боев встал полк к ночи на отдых в местечке Воля-Маровица. Вдруг разведка доносит: «Впереди много танков противника».

— Тут, конечно, срочное совещание, — рассказывает К.Г. Корепанов

нов, — что делать? А те уже ракеты осветительные повесили и мозолятся невдалеке, как будто вызывают. Смотрим: одна из машин выскочила на открытое пространство. И пошло! Напрямую били. У нас двадцать машин, там — неизвестно сколько. Огонь, грохот! В эфире-то, что по-русски кричали, и не произнесешь сейчас. Только момент хватай и бей. И били. И мы, и нас. Никто отходить не хотел. Но часа через четыре стихло всё, отползли немцы. Только костры чадят. Много наших погибло. В том бою покалечило и танк, который водил Корепанов. Он да командир остались живы. Позже сообщили танкистам, что их неполный полк нарвался на танковую дивизию, пытавшуюся остановить наступление частей Красной Армии на главном направлении...

В одном из немецких городов шли последние уличные бои. Картина была для того времени обычная. Один дом — в наших руках, за соседний фашисты цепляются. Пошел однажды в такой ситуации на подмогу пехотинцам танк Корепанова. Как стемнело, «спешились». А вокруг постреливают, сторониться приходится. Вдруг глядит Кирилл: женщина идет с детьми, один рядышком, второй на руках.

Окликнули её по-русски, та бежать кинулась. А куда бежать, ведь подстрелят! Остановили, предложили в машину залезть. Та — ни в какую. Да и понятно: для неё русский солдат и такой и сякой, и с рогами. Ну, как-никак, а убедили немку, ради детей её же, в танк сесть. А там лампа горит, паек достали. Пацанята, сразу видно, голоднющие, их долго убеждать не пришлось. Так и сидели, пока не поступил приказ в полк возвращаться.

— Как дела? — спрашивают у командира танка.

— Все нормально, только «невесту» привезли.

— Что за «невеста»? — Ну, увидели, заулыбались все. Их сразу на кухню. Фрау совсем к тому времени оттаяла, на прощание ручкой экипажу, подобравшему её в ночи, помахала. Что ж, и такое бывало.

— А самое, пожалуй, странное из всего, что случилось со мной на войне, так это то, что ни разу я не был ранен, — и сейчас удивляется Корепанов.

Для танкиста, прошедшего такой путь, как он, в это трудно поверить. Были Пулковские высоты, соединение Волховского и Воронежского фронтов, были Прибалтика, Польша и Германия. Спросить сейчас Кирилла Григорьевича, сколько у него командиров танка сменилось, сразу и не ответит, пожалуй. Много их, младших лейтенантов и лейтенантов, полегло на этом пути. Да и самих танков сменил механик-водитель за войну тринадцать, а в четырех горел. Горел, да жив остался. Правда, на острове Сааремаа, когда подбили, промашку дал — кинулся в люк одновременно с напарником. Вот и «заклинило» обоих. Танк полыхает, уже волосы трещать начали. Но выскочили. Лицо, правда, обгорело. («Ну, это скорее из серии «Смешное на войне», — шутит Корепанов, — я даже и

лечиться особо не стал. Вазелином помазался и ладно, в танке не на танцах, и с пузырями можно».)

— Когда меня приглашают на встречи, неизменно задают вопрос: «Было ли Вам, полному кавалеру орденов Славы, страшно?»

— Знаете, — отвечаю, — когда мне вручали медаль, окрылился. Фотографироваться побежал. Потом, когда город Ропшу в Ленинградской области взяли и меня наградили «За боевые заслуги», думал — горы сворочу. Но потом насмотрелся, как горят в танках друзья, как уже и хоронить-то бывает нечего после взрыва снаряда, и стало страшно. И было страшно всю войну, перед каждым боем. Ну, а в бою уже бояться просто некогда...

Вот так сын Григория Денисовича Корепанова, потомственного крестьянина и литейщика локомотивного депо Егоршино, стал героем. Но на этом не закончилась славная биография семьи. В доме Кирилла Григорьевича стоит макет танка — подарок от брата Юрия, подполковника-танкиста. Это как напоминание о прошлом фронтовика. Когда берет его в руки ветеран, вспоминает и брата, и сына Владимира, который тоже стал офицером-танкистом после училища, где преподает его дядя.

Сын выбрал военную профессию отца. Как она трудна, Кирилл Григорьевич сам испытал. И не раз, не два переживал за судьбу Володи. Как-то раз перестали родители от него письма получать. Что, почему — неизвестно. Но однажды заходит машинист из Егоршинского локомотивного депо (их как раз перед этим на одну из южных железных дорог с локомотивами посылали) и спрашивает Корепанова: «У тебя есть сын Володя?»

Тот так и обмер:

— Что за вопрос такой? Конечно, есть!

— Ну так тебе привет от него.

А было так...

Офицер, командовавший воинским эшеленом, внезапно остановился у тепловоза. Что за чертовщина: здесь, на юге, локомотив приписки Егоршинского депо!

— Ребята, вы из Артемовского?

— Да!

— А Кирилла Григорьевича Корепанова знаете?

— Еще бы, он у нас в топливном цехе ремонтником...

— Я его сын!

Ехал молодой офицер из Афганистана. Были там и марш-броски по горным дорогам, и стычки с душманами. За мужество, проявленное в боях, капитану Корепанову вручена медаль «За отвагу».

С этой вестью и зашел к старшему Корепанову товарищ по работе. Отец-танкист по праву гордится сыном-танкистом. Он знает цену этой

медали. Вот уж правда: «Должен и сын героем стать, если отец герой».

Сейчас почетный железнодорожник Кирилл Григорьевич Корепанов на заслуженном отдыхе. Выросли дети, выросли внуки, растут правнуки. Кто живет в родном селе Покровском, другие по стране разъехались. Пишут, подарки шлют, вот один — дорогой для него — гильза снарядная, а на ней надпись: «Легендарному деду Кириллу от любящих внуков Олега и Риты»...

Г. ЧУГАЕВ, член Союза журналистов

И МАШИНИСТ, И ТАНКИСТ



Н. А. Яненков

Когда я бываю на привокзальной площади Екатеринбургa, подолгу смотрю на памятник уральским добровольцам. Фигуры воина-танкиста и мастерового символизируют прочную связь тыла и фронта. Только благодаря этому союзу выстояла и победила наша Родина в войне с фашистской Германией.

А иногда при взгляде на этот памятник я вдруг ощущаю в руках то усилие, с каким приходилось сжимать рычаги танка — это 32 килограмма. И километры фронтовых дорог снова припоминаются мне с такой остротой и ясностью, как будто преодолел я их совсем недавно, а ведь прошло 50 лет.

Судьбе было угодно, чтобы водил я и паровоз, и Т-34,

чтобы был и машинистом, и танкистом. Но обо всем по-порядку.

Родился я 23 июля 1917 года в Екатеринбурге. Детство своё провел в путевских казармах, так как отец Александр Петрович был старшим дорожным мастером.

Несчастный случай при исполнении служебных обязанностей рано

оборвал его жизнь. И тогда мы с братом Алексеем пошли в депо станции Дружинино — надо было помогать маме.

Было это в 1932 году. Уже тогда я решил во что бы то ни стало выучиться на машиниста, причем на такого, который сам бы мог в любое время отремонтировать свой паровоз. Вот почему я поработал в депо и токарем, и медником, и молотобойцем. В 1936 году закончил курсы машинистов в Свердловской дортехшколе и получил право на управление паровозом. Моими наставниками были опытные машинисты Владимир Тимофеевич Елисеев и Михаил Афанасьевич Макеев. Они помогли мне стать машинистом, проникнуться чувством ответственности за своё дело.

Кажется, всё мне тогда нравилось, всем я был доволен. Омрачало жизнь лишь одно обстоятельство — машинистов не брали в армию, а девчата не желали дружить с неотслужившим парнем. Меня это задевало. И тогда написал я письмо наркому обороны Климу Ворошилову с просьбой призвать в армию. Ответ пришел удивительно быстро — через 10 дней. В военкомат тоже поступило соответствующее распоряжение. Так первый раз попал я добровольцем в бронетанковые войска. К месту службы — на Дальний Восток — добирался в течение 32 суток.

Служба нравилась. Она требовала силы, сноровки, смекалки. После окончания полковой школы стал я инструктором по вождению танков, передавал свое умение другим. Кто его знает, как бы сложилась судьба дальше. Но грянула война.

Я не ходил, никому не напоминал о своей гражданской профессии машиниста, но в 1942 году меня по указу демобилизовали, и я вновь отправился в Дружинино, в свое депо.

Только недолго пришлось водить поезда. Вскоре, весной 1943 года, опять взялся за рычаги боевой машины. Как известно, в это время труженики трех областей (Пермской, Свердловской, Челябинской) создали воинское формирование — Уральский добровольческий танковый корпус. В него я и записался добровольцем. Знал наверняка — мне не откажут. Так и вышло. А уже летом 1943 года принимал наш корпус боевое крещение в составе 4-й танковой армии в Курской битве.

Суровым было то испытание. Помню один из боев. Танки шли в лобовую атаку, на ходу вели огонь из пушек и пулеметов, маневрируя, чтобы уклониться от артобстрела врага. Но он был настолько плотным, что одна из атак захлебнулась. По приказу командира мы должны были вернуться на исходную позицию. И вот в это самое время в нашу «тридцатьчетверку» ударил крупнокалиберный снаряд. Я почувствовал боль в левом плече. Но, к счастью, рана оказалась легкой. Попробовал связаться с экипажем и с ужасом понял — в живых остался один.

С трудом занял место командира. Невдалеке заметил скопление вражеских пехотинцев. Сделав несколько выстрелов из пушки, убедился,



После боя на память. Второй слева — механик-водитель танка, гв. ст. сержант Н. А. Яненко

что попал в цель. Затем открыл огонь по батарее противника, которая пыталась уничтожить мой подбитый танк. Вскоре она замолчала.

Когда кончились снаряды, я открыл огонь из пулемета. Стрелял до тех пор, пока не услышал гул танковых двигателей. Наш батальон ринулся в атаку. Из танка помогли выбраться подоспевшие однопольчани. А на душе у меня скребли кошки. Ведь погибли мои друзья по экипажу, с кем я успел сродниться с момента создания корпуса.

Мне и потом приходилось оставаться единственным уцелевшим из всего экипажа. Не дай бог никому переносить такую беду! В танке, вдруг обезлюдевшем, очень гнетет теснота. Пространство ограничено, а трупы товарищей застывают в самых непредсказуемых позах. Но ведь при всем при этом внутри танка надо перемещаться, чтобы держать оборону! Тяжело.

А разве легко видеть, как горят грозные машины и знать, что там живо гибнут твои же однопольчани-земляки? Приходилось не раз и не два выносить из загоревшихся танков и механиков-водителей, и радистов...

Иногда мне задают вопрос: пригодилась ли моя гражданская специальность машиниста на войне? Ведь танк и паровоз — не одно и то же. Так, конечно. А все же знание специфики железной дороги на фронте не было лишним. Помню весну 1944 года, когда шли наступательные бои в районе Каменец-Подольского. На дороге, по которой шла наша танковая колонна, мы обнаружили вкопанные в землю вражеские «тигры». Слева и справа от дороги тянулись непроходимые болота. А неподалеку параллельно грунтовой дороге шла железнодорожная колея. Фашисты рассудили, что по ней нашим танкам не пройти, по болотам тоже, и выставили заслон из «тигров» на дороге, единственной проходимой, с их точки зрения. Что же нам было делать? Не поворачивать же назад! И вот тут пригодилась моя выучка машиниста. Обратился к комбату с предложением разрешить провести танк по железнодорожной колее, а если получит — ся, то мы можем зайти «тиграм» в тыл.

Командир сомневался. А я знал, что колея по ширине меньше, чем расстояние между гусеницами танка. Ну а дальше все зависит от мастерства механика-водителя. Расчет оказался верным. Пятнадцать километров прошел наш танковый десант по железной дороге, зашел в тыл «тиграм» и тем самым открыл проход для наступления всей бригаде.

Был еще случай, когда мне, механику-водителю, пришлось ненадолго оказаться в роли машиниста. Случилось так, что нужно было перебросить по железной дороге наши танки с одного участка фронта на другой.

Погрузились, и эшелон тронулся, набирая скорость, сначала через выемку, а потом в подъем. Но тут начался сильнейший артострел со стороны противника. Пришлось откатывать назад. И так было трижды — только выходим на подъем, сразу же начинается артострел. По

эшелону полетела команда : «Яненкова — в голову состава».

Прибыл. И командир спросил в упор — смогу ли я, бывший машинист, благополучно провести эшелон по этому заколдованному подъему.

Подумав, ответил, что смогу. Ну а потом пошел на паровоз к локомотивной бригаде. Говорю им: «Ребята, сейчас «надуемся», скорость разовьем, а как к подъему подойдем, уголь, чур, не подбрасывать!»

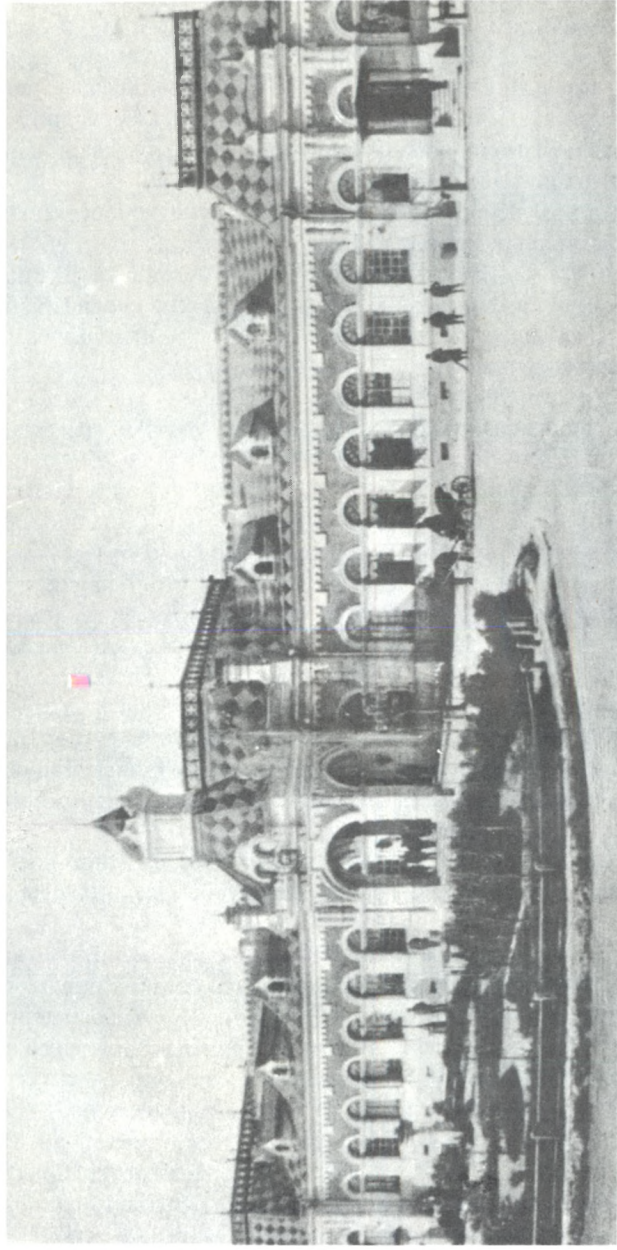
Так и сделали. Преодолели подъем при абсолютном молчании вражеской артиллерии. Потом я и раскрыл бригаде «секрет» — не подбрасывался уголек, не поднимался к небу густой черный дым, а ведь именно на него реагировали вражеские пушки.

Впрочем, что это я все о себе. Воевать-то пришлось в составе знаменитого Уральского добровольческого танкового корпуса, в 61-й гвардейской Свердловско-Львовской ордена Ленина Краснознаменной, орденов Суворова, Кутузова и Богдана Хмельницкого танковой бригаде. Замечательных воинов в её рядах было не мало. Взять хотя бы героя Советского Союза Владимира Александровича Маркова. Он прошел путь от командира взвода до командира батальона... Ему по праву было доверено нести на Параде Победы боевое знамя нашего легендарного Уральского добровольческого танкового корпуса. И как большую ценность храню я его фотографию с дарственной надписью: *«Лучшему из лучших механику-водителю танка Яненкову Николаю от командира батальона Владимира Маркова. Твои добрые дела, Коля, навечно войдут в историю части»*. Это признание комбата и боевого друга дорого для меня, как и награды Родины, полученные в боях: четыре ордена Отечественной войны — два I и два II степеней, орден Красной Звезды, медали.

А вообще война была страшным испытанием для нашего поколения. Скольких товарищей мы потеряли! Причем не только в боях за освобождение своей земли, но и в Польше, Чехословакии, Германии — всюду остались братские могилы уральцев-добровольцев. И очень обидно бывает, когда потомки братьев-славян, спасенных от фашистской чумы, демонтируют памятники нашим воинам, низводят с пьедесталов танки, первыми ворвавшимися во Львов, Прагу и другие города.

Огромный урон понесла наша Родина за годы войны. Невозможно забыть разрушенные города, дотла сожженные деревни и сёла. Как сейчас помню — комбат передает по рации, что прошли Степановку, освободили хутор Светлый или еще какой населенный пункт. А я спрашиваю, где же он увидел эти деревни и хутора. И комбат терпеливо поясняет: «А ты, Коля, видел бурьян, поросший прямоугольниками, и печные трубы? Вот это и есть Степановка, а сруб колодца — это хутор».

Только тот, кто прошел дорогами войны, может представить масштабы разрушений, причиненных нашей стране. И сколько же сил, средств и времени понадобилось потом, чтобы заново построить города, наса-



Вокзал станции Свердловск-Пассажирская (Арх. П.И.Губонин. Построено в 1878 г.) .
Отсюда отправлялись на фронт уральцы

дить парки, возродить из руин и пепла стертые с лица земли деревни.

А ведь делать это пришлось в первую очередь нам, уцелевшим на войне, нашим женам и сестрам.

Я вернулся в Дружинино в 1946 году и, как прежде, устроился машинистом. Работали с энтузиазмом, с огоньком, как говорится. Причем, о паровозе заботились, как о живом существе. Содержали в исправности и чистоте, регулярно красили.

Уж так мы приучены были — все делать честно, добросовестно, будь то боевые действия или мирная работа.

Я считал, что мастерство свое необходимо повышать. Вот почему в 1957 году закончил в Верещагино курсы повышения квалификации, а в 1964 году — Свердловскую дортехшколу. После ее окончания получил право управления тепловозом.

Не стоял в стороне и от общественных дел — избирался членом пленума Свердловского райпрофсожа, депутатом Нижнесергинского Совета народных депутатов.

С 1946 по 1972 годы работал я машинистом. За свой труд награжден тремя медалями.

Мне очень помогло то, что смолоду дружил со спортом -- до армии и в армии, после войны. Тогда, вернув меня в строй после тяжелого черепного ранения, врач Мотошвили, увлекавшийся футболом, сказал: «Будешь капитаном футбольной команды». К тому же до момента демобилизации пришлось мне обучать спортивным комплексам молодых офицеров своей части.

А когда вернулся домой, играл и в волейбол, и в футбол, бегал на лыжах. Раньше ведь была традиция передавать трудовые рапорты как спортивную эстафету — бежали на лыжах вдоль железнодорожной колеи, а финиш был возле управления дороги.

Вспоминаю об этом потому, что уверен, не все традиции недавнего прошлого надо вытраивать с корнем. Некоторые из них необходимо возрождать и развивать.

Историю ведь невозможно переписать заново, её лишь можно изучать и осмысливать, с тем, чтобы не повторять ошибок прошлого. Вот почему многие из оставшихся в живых ветеранов Уральского добровольческого танкового корпуса бережно хранят архивные документы, рассказывающие о пути, пройденном этим боевым соединением, о его героических боях. Есть и у меня свой личный архив — несколько альбомов газетных публикаций, сотни фотографий и писем однополчан. И когда погружаешься в изучение этих человеческих документов, то снова и снова осознаешь, какую же грандиозную беду сумел преодолеть наш народ.

Никому и никогда не поверю, что это было напрасно. Слишком дорогую цену заплатило наше поколение за то, чтобы потом десятки лет

и мы, и соседние страны — ближние и дальние — могли жить в мире и относительном спокойствии. Без той великой Победы это было бы просто невозможно.

Н.ЯНЕНКОВ, ветеран Уральского добровольческого танкового корпуса

СКОЛЬКО РАЗ УМИРАЛ

1943 год. 23 сентября. В этот день я с передовым отрядом вышел на берег Днепра. Наш отряд был создан для преследования противника, отступавшего под натиском советских войск на Киев. В отряде, который я возглавлял, были повозки с лошадьми, две автомашины. Мелкие группы врагов мы уничтожали сами, а когда доходили до больших группировок, ждали подхода своих.

И вот Днепр. Надо делать плоты и переправляться. Выяснилось, что в этом месте подхода к Днепру нет. Что делать? Сажусь на лошадь, чтобы добраться до рации и передать своему командованию обстановку. Поехал по полю, потому что по шоссе двигались танки. И вдруг слышу — летят юнкерсы. Наши зенитки открыли огонь. Я посмотрел вверх. От самолётов отделились чёрные точки — бомбы. И у меня, старого зенитчика, в голове моментальный расчёт — я же оказываюсь в эпицентре взрыва... После таких бомбёжек наступает расслабление, вспоминается прожитое.

...Родной Бисертский завод, где я родился и вырос и где жили мои деды и прадеды. Вот вся семья наша за столом — нас семеро и мама с тятьей...



Б.К.Перепелкин

А вот я в строю поступающих в первое Свердловское пехотное училище, и меня, как парня рослого и физически подготовленного, принимают, несмотря на то, что мне еще только 16 лет.

В памяти высвечивается январь 1939 года, когда мне, восемнадцатилетнему, вручили аттестат офицера. А потом были город Белая Церковь и Ленинградский военный округ, Прибалтика и финская война, на которой получил первое ранение.

Вижу мысленным взором берег Буга под Брестом, куда накануне войны был переброшен наш 115 стрелковый полк 75 стрелковой дивизии. В ночь с 21 на 22 июня 1941 года мы с приятелем улеглись спать поздно. А уже в четыре часа нас разбудили гром и треск. Спросонья подумали — гроза, но чуткое ухо уловило шум чужих моторов. Был я тогда заместителем командира роты ПВО. Выскочил из дома: так и есть, в небе «Хенкели». Это была война.

Вспоминаю свой первый бой, когда вели мы уничтожающий огонь по фашистским захватчикам из зенитных установок. До 27 июня наш полк сдерживал врага, не подозревая масштабов его наступления. В первую же неделю войны погибли два соседних полка, уцелели штаб дивизии да наш полк. Вот тогда-то по приказу командира дивизии генерал-майора Недвигина наша рота была переведена в его резерв. Я был назначен командиром роты.

В памяти всплывает тот бой, когда усиленная миномётами рота противника не заметила наши замаскированные машины и двигалась по лесу очень спокойно. Тогда я решил подпустить фашистов как можно ближе. Вот они уже в шестистах метрах. Мы затаились. А враги всё ближе и ближе — нас разделяют лишь 200 метров. Тогда я команду: «Огонь!» Ударили враз шестнадцать пулемётов зенитных установок. Словно подкошенные, падают молодые сосенки. От вражеской роты и следа не осталось...

А разве забыть бесконечные километры, которые преодолевали мы, выходя из окружения! Шагали и по болотам зыбучим и по пескам сыпучим. Как-то осенью 1941 года по таким пескам прошли за двое суток 170 километров.

А в другой раз пришлось отступать из-под города Нежина по огуречным полям, топтать по знаменитым нежинским огурчикам. Ну и ругали мы их за скользкость и слякоть!

А вот ещё видение: бескрайние донские степи под палящими солнечными лучами. Мы вновь отступаем, на сей раз по памятным шолоховским местам. Вместе с нами отступают мирные жители, гонят скот, а он, уставший, непоенный, уже не мычит, а ревёт в голос. И всё это под обстрелом вражеской авиации. Таким было для нас лето 1942 года, когда 129-я и наша 5-я армии попали в кольцо, а потом вырвались из него к

излучине Днепра. Убеждён, кто не прошел боёв 1941 — 1942 годов, тот не видел лиха на войне. Это был постоянный прорыв: мы выходили из одного окружения и попадали в другое. И так не раз и не два.

А вот ещё одно испытание — грозное, но тем не менее счастливое для нас. Я имею в виду Сталинградскую битву. 18 июля 1942 года, вскоре после переправы нашего полка через излучину Дона, начались бои на подступах к Сталинграду. Был я тогда первым помощником начальника штаба полка, а 18 ноября получил новое назначение в 304-ю дивизию, затем ставшую 67-й гвардейской. При наступлении в районе аэродрома Гумрак погиб командир второго батальона. Я получил приказ комполка Сорокина принять батальон и на следующий день взять высоту, чтобы овладеть аэродромом, причем атакующие цепи должны были вести за собой я и комиссар полка.

...Как четко фиксирует память некоторые события и в нужный момент выдаст их. Вот и в тот день — 23 сентября 1943 года — на берегу Днепра отчетливо вспомнился мне мой приезд в батальон под Сталинградом. Я приказал тогда проверить вооружение и личный состав, предупредил, что атака будет без артподготовки по зелёной ракете. Но поздно ночью с КП полка сообщил, что артподготовка всё-таки будет...

Тяжело было поднять бойцов в атаку. Тем более что в моём батальоне оказалось немало выходцев из среднеазиатских республик. Командуешь: «Встать! Вперёд! В атаку!» А он: «Я совсем один остался...» Тут нужны были и строгость, и личный пример.

Чередую то и другое, мы с комиссаром всё же подняли людей в атаку.

Прошли метров 40 до немецкой траншеи. Комиссар ойкнул, упал. А как пересекли старую траншею — открылся шквальный огонь. Братья-«славяне», так шутя называли мы выходцев из Средней Азии, залегли.

И тут будто дубиной ударило меня и враз отнялась нога — как выяснилось потом, оказалась задетой кость. Отдал я приказ начальнику штаба: «Принимай командование», а сам у подбитого танка дождался медицинской помощи.

Лечился в госпитале до конца января, а когда вернулся в дивизию, мне посоветовали: «Бери провод в руку и дойдёшь до своего полка». Шёл я и пришёл в землянку. Тёплая. На столе горит огарок свечи. Ну, думаю, сбился. Зашел, сел и вдруг слышу: кто-то идет. Входит фриц, увидел меня, поставил автомат к стенке: «Сталин гуд, Гитлер капут!» Решил в плен сдать. Жаль, что потом его наши ребята расстреляли.

Бывало на войне и такое. Конечно, когда идёшь в бой, особенно в рукопашный, есть одно только желание — уничтожить врага, но в пленном начинаешь видеть человека, и тут, словно тормоз, срабатывает заповедь — «Не убий». Тормоз, но не для всех.

Из сталинградской эпопеи остался в моей памяти такой эпизод.

Фельдмаршала Паулюса выводят из подвала. Я был очевидцем этого события, стоял, можно сказать, рядом, в ста метрах.

Сталинград показал, что нам по силам наступать, что мы сами можем окружать противника и побеждать его. С таким настроением и прибыла наша дивизия на Белгородщину. Здесь, на подходе к селу Тамаровка, встретились с воевавшими до нас и разбитыми частями Советской Армии.

За ними по пятам шли немцы. 67-я гвардейская дала им бой, и остановила наступление врага. Недаром пленные, как заклинание, проносили: «Русь, Сталинград, гвардия...»

С марта 1943 года и по июнь мы укрепляли позиции. Вскоре началось вражеское наступление. Наша дивизия была на главном направлении прорыва немецких танков. Пришлось отступить километров на двадцать, чтобы потом начать стремительное контр наступление, результатом которого стала битва за Днепр.

Бои там были очень тяжелыми. Невозможно забыть весь ужас от так называемых «звездных» налетов вражеской авиации, когда все небо казалось черным от самолетов, когда вой, гул и скрежет были такими, что люди не выдерживали — седели на глазах и даже сходили с ума...

...Как долго рассказывать пережитое! И как быстро промелькнуло оно передо мной в тот осенний день 1943 года. Очнулся я тогда от взрыва и потихоньку обследовал себя: голова цела, ноги двигаются, а вот левая рука — нет. И вновь был госпиталь, а потом возвращение на фронт.

И опять память подсказывает, как на станции Ворожба, когда мы втроем возвращались из госпиталя, внезапно начался налет вражеской авиации. Весь расчет не обстрелянных ещё девчат-зенитчиц сбежал, а мы с попутчиком открыли в два расчета огонь по самолетам противника...

В отделе кадров штаба фронта, куда прибыл после ранения, узнал, что я — уже майор, начальник штаба полка.

А вскоре наша дивизия стала наступать на Винницу. Приближался новый, 1944 год, и теперь уже мы брали немцев в плен.

На войне как на войне — горькое и смешное нередко уживались. Вот и тогда, в канун Нового года, наши разведчики, прознав о том, что немцы будут праздновать Рождество, решили повернуть указатель дорог в расположение наших частей. Решили и сделали. Вскоре к нам пожаловали восемь автомашин. Две из них были с рождественскими подарками, остальные — с инженерным имуществом...

Через месяц с нашего участка были сняты танки и вся артиллерия — брошены на усиление Корсунь-Шевченковского направления. В это время свежий вражеский корпус ударил встык дивизии нашего корпуса. Был дан приказ: отойти. Мы выслали вперед разведку, договорились о двух белых ракетах, если путь свободен. Я шел в голове колонны и, заметив обуслов-

ленный сигнал, повел людей к намеченному пункту. И вдруг прямой наводкой ударили вражеские самоходки.

Помню взрыв, помню, как ослепило меня, и больше ничего не помню. Очнулся на рассвете и пролежал на земле весь день — благо, что зима в тех местах теплая. В голове шумело, но мало-помалу начал соображать. Вот идут немцы, значит, надо затаиться. Лежу, молчу и вдруг слышу тихий зов: «Гвардии майор, гвардии майор...» Отыскал меня мой ординарец, я узнал его по голосу. Начал стонать. Он дотянул меня до скирды в поле, рассказал, что наши ушли на 25 километров к востоку. А двигаться не могу. Что делать? Решили доползти до оврага и там укрыться. Ординарец дотащил меня до оврага. Возле него был дом, в котором мы останавливались совсем недавно. За ночь добрались до этого дома. Хозяйка, несмотря на то, что в селе немцы, приняла нас радушно. У неё я находился примерно пару недель, а потом наша спасительница рассказала нам, где располагаются вражеские посты. Мы после этого благополучно прошли линию фронта.

За время пока я восстанавливался после сильнейшей контузии, моей матери Анне Евгеньевне ушло извещение о том, что я пропал без вести. Этот документ находится сейчас в дорожном музее.

Когда я узнал об этом извещении после выхода с территории, занятой врагом, то постарался сразу же сообщить родным, что жив-здоров. А сам же был подвергнут проверке, как и все, кто выходил от врага.

...И вновь бои, бои, бои — на реке Прут с румынами, во Львове. Мы продвигались на запад. Весна 1944 года была мокрая, земля сырая, и мне никогда не забыть, как немцы, отступая, оставляли сапоги в украинском черноземе... В конце 1944 года дивизия была переформирована в городе Сталино (Донецк), и после этого нас с большой скоростью повезли на Будапешт. Там пришлось участвовать во взятии королевского Дворца. Бои были крепкие, поскольку обороняли Дворец власовцы, а они, как известно, сражались до последнего. Из Будапешта нас бросили на Эстергом к Вене, потом назад в Венгрию, где шли ожесточенные бои у озера Балатон.

Когда мы двигались к Балатону, случился курьез, какие не раз бывали на войне. Нужно было срочно попасть в штаб корпуса. И тогда в захваченном недавно немецком бронетранспортере я с ординарцем миновал пункт, занятый немцами...

В апреле 1945 года отозвали меня в штаб фронта, дали несколько чисто кадровых поручений, связанных с пополнением нашей армии. А 10 мая я был назначен заместителем коменданта губернии Банска Быстрица, находящейся в Словакии. Было в этой губернии 7 уездов. Задача у нас была одна — бороться с местными фашистами, и мы, как могли, выполняли её.

В сентябре 1945 года комендатура в Банской Быстрице была

ликвидирована, и я выбрал Одессу для дальнейшего прохождения службы. Но в Одессе послужилось недолго. Судьба привела меня в Свердловск. С той поры, с 1947 года и по сей день, тружусь на Свердловской железной дороге. Так что жизнь моя отдана двум великим силам: Армии и Магистралам.

Сколько раз умирал,
Сколько раз воскресал...
Верю: было сие не напрасно.

Б. ПЕРЕПЕЛКИН, ветеран войны и труда

ФРОНТОВЫЕ БУДНИ ВОЕНВРАЧА

На второй день после выпускного вечера мы ехали в обыкновенных крытых вагонах на фронт. Грусть расставания с родными, нашими наставниками по институту нас не покидала, но мы пели, вспоминали всякие студенческие истории. И в это же время каждый мысленно пытался представить свою будущую работу военного врача, фронт...

В Москве, в госпитале, который размещался в здании Академии сельскохозяйственных наук, в течение месяца нас обучали полевой хирургии, другим медицинским наукам, готовили к работе во фронтовых условиях. Здесь же выдали офицерскую форму военврачей третьего ранга. Из Москвы мы уехали в распоряжение Западного фронта.

Шел второй год войны. Первым фронтовым городом для нас стал Волоколамск — сожженные дома, обгоревшие трубы, глубокие воронки, разрушенные здания промышленных предприятий. Таким он был после освобождения. Здесь, в эвакогоспитале, мы с подружкой пробыли недолго, вскоре попали в действующие войска. Меня назначили старшим врачом, Лену — врачом этого же 781-го стрелкового полка, всего две женщины в полку. А на войне как на войне. Никаких условий для соблюдения гигиены женщин, о бане и речи не могло быть. Все наши фронтовые пути проходили по бездорожью, через сожженные, разрушенные села, поселки.

Медицинский пункт мы разворачивали, как правило, в блиндажах, в палатках, в лесной местности — там, где можно было замаскировать наше расположение. Иногда попадались и уцелевшие дома в поселках. Переходы на новые рубежи осуществлялись только в ночное время, и потому они всегда были трудными. Времени для отдыха не оставалось. Если удавалось уснуть на час-два, зимой постель была из веток, летом — просто на земле. Всю войну медики страдали от хронического недосыпа-



Ветераны 215-й стрелковой дивизии встретились в День Победы. В центре — старший полковой врач А.С. Чиркова



А.С.Чиркова

раненые, как правило, просили не отправлять их в госпиталь, в тыл, а возвращать в свою часть. Ну а те, кого приносили с проникающими ранениями груди или брюшной полости, с переломами костей, ни о чем просить не могли. Они лежали на носилках, боясь пошевелиться, ибо каждое движение отдавалось нестерпимой болью. Особенно страдали раненные в грудь, их мучил кашель, зачастую с кровью, удушье.

Независимо от того, была ли наша дивизия в наступлении или обороне, работа медиков оставалась однообразной: обработка ран, наложение шин, остановка кровотечения и стремление как можно быстрее отправить людей в медсанбат. Бывало, сутки, двое, трое непрерывно поступали раненные. Чтобы мы сохранили работоспособность, нам приносили горячий сладкий чай, что-нибудь съестное. Поочередно понемногу отдыхали. Бывали на фронте и затишья, спокойные дни, когда полки отводили на пополнение личным составом и техникой:

Остались в памяти отдельные случаи наших фронтовых будней, которые забыть невозможно...

Это было под Ржевом. В 3 часа ночи позвонили, что на полковом

ния. В новом пункте дислокации к нашему приезду всегда нас уже ожидали раненные.

Я не припомню такого случая, когда в ходе наступления или оборонительных боев мы бы работали в спокойной обстановке. К нам всегда поступали раненные. Не обходили нас и артиллерийские обстрелы, налеты вражеских самолетов. Поэтому надо было работать быстро, спасти жизнь людей. Были случаи, когда медицинский пункт находился под обстрелом противника, так что не раз и не два приходилось брать автоматы и медработникам...

Мы не всегда справлялись с потоком раненных. Иногда их с передовой направляли прямо в дивизионный медсанбат. На медпункт поступали раненные различных тяжести. Легкораненные, как правило, просили не отправлять их в госпиталь, в тыл, а возвращать в свою часть. Ну а те, кого приносили с проникающими ранениями груди или брюшной полости, с переломами костей, ни о чем просить не могли. Они лежали на носилках, боясь пошевелиться, ибо каждое движение отдавалось нестерпимой болью. Особенно страдали раненные в грудь, их мучил кашель, зачастую с кровью, удушье.

наблюдательном пункте ранен командир полка подполковник Кулиев. Срочно нужен врач. В сопровождении санинструктора и солдата верхом на лошадях мы поехали в сторону переднего края. У опушки леса спешились и вместе с санинструктором старшиной Ястребом Иваном Семеновичем побежали к блиндажам, где находился командир. Нашли не сразу. Я перевязала раны нижних конечностей, сделала обезболивающий укол и затем на плащ-палатке мы поволокли его в сторону тыла. Попали под обстрел. Солдат, помогавший нам, был убит осколком снаряда в голову. Мы остались с санинструктором. Путь до медпункта оказался длинным. Жизнь командиру спасли, за что я была награждена орденом Красной Звезды, а санинструктор — орденом Славы III степени.

Вот еще один случай. Это было уже в Пруссии. Подразделения полка после боя сосредотачивались в небольшом лесу. Противник нас обнаружил и начал сильную бомбежку. Много было жертв, но еще больше раненых, роши нельзя было узнать. Когда самолеты улетели, со всех сторон стали звать медиков, просить о помощи. Картина была страшная. Среди множества воронок, сваленных искореженных деревьев трупы и раненые — одни ползли, истекая кровью, другие, потеряв сознание, лежали неподвижно. Кого ведут, кого несут, легко раненные уходили в сторону тыла сами.

Через несколько часов мы оставались одни с лежащими ранеными в изуродованной роще. Для эвакуации моих подопечных транспорта не оказалось. В 300-400 метрах проходила шоссе́йная дорога, в сторону тыла часто шли машины. Те, которые на полковые, батальонные пункты подвозили грузы снабжения. Я пыталась остановить их, но никто не реагировал. У одного из раненых взяла автомат, стала на дороге, решила остановить машину, надеялась, что меня не задавят, но не помогло. Тогда я из автомата стала стрелять по колесам автомашин. Рисковала, у всех шоферов тоже были автоматы... Создалась пробка, пока меняли скаты. За это время мы успели погрузить всех раненых, отправить в тыл. В том числе и тех из них, кто был в тяжелом состоянии и не мог обойтись без срочной операции. За этот случай командование меня представило к ордену Отечественной войны II степени. И этой наградой я очень дорожу, потому что в тот раз я многим спасла жизнь.

Ну а этот случай подтверждает, что война не женское дело и что сердца женские ожесточить невозможно. После продолжительных боев немцы оставили населенный пункт Инстенбург, наступила тишина... Нас стояло трое, вдруг внезапно один офицер падает — смертельная рана в голову. Мимо нас проходил солдат, который здесь же был убит. После немедленных поисков, откуда же противник ведет огонь, нашли в небольшой баньке спрятавшихся немцев. Наши солдаты отомстили вражеским снайперам — уцелел один, совсем молоденький, с голубыми глазами,

светлыми волосами, от роду ему было лет 18, не больше. Его привели в штаб полка. Решение командира — за троих убитых наших расстрелять. Я очень плакала, долго не могла прийти в себя. Переживала. На моих глазах безжалостно убиты те, кто в трудных боях остался жив. В отчаянии попросила командование: "Дайте мне право привести в исполнение ваше решение расстрелять этого фашиста". Посоветовавшись, офицеры штаба полка решили: а почему и не разрешить доктору выполнить это приказание.

И вот — впереди немец, а нас трое: офицер, солдат и я с автоматами. Идем медленно, немец все время оглядывается... Вначале автомат был легкий, никакой тяжести. Затем мне стало жарко, потяжелел автомат, в глазах стало двоиться. Вдруг мы остановились, шедший рядом офицер говорит: "Э, да ты, доктор, как бы в обморок не упала. Дай-ка автомат мне, это не докторское дело". Посадили меня, а сами ушли вперед. Так мне за всю войну не пришлось ни одного немца убить. Но сколько бы раненых немцев ни поступало на медпункт, всем была оказана помощь, все были спасены.

До войны, когда я училась на рабфаке, занималась в кружке «Ворошиловский всадник». Очень любила езду на лошадях. Однажды зимой с 1944 на 1945 год в районе города Райсбург я поехала на санях в батальон без ездового. Мы тоже носили ватные брюки, валенки. Оделась я в тулуп и, стоя, с ветерком уехала. Но вдруг где-то рядом начала стрелять артиллерия. Лошадь с перепугу рванула, я упала в сугроб, лошадь унеслась. Очень скоро услышала рев танков, они шли прямо на меня. Мелькнуло в голове: раздавят, погибну. С трудом выбралась из сугроба и начала креститься и вслух произносить молитву. Танк в нескольких метрах остановился, и остановилась вся колонна. Выскочив из люка, офицер увидел под тулупом на петлицах шинели офицерские знаки различия и эмблему медика, поднял меня на танк. Я была спасена. «Сначала мы видели пенек, — рассказал мне командир танка, — но затем увидели движение ваших рук, поняли, что человек». После этого случая я никому никогда не доказывала, что нет бога, или есть бог... Но если бы я не начала креститься, меня не было бы в живых.

У нас не было боевых подвигов, но скольким солдатам и офицерам спасли мы жизнь в ту войну, я счет не вела. И День Победы для нас, военных медиков, — святой праздник.

После войны с немецкими фашистами я служила два года военврачом в районе Порт-Артурса. Свою трудовую деятельность закончила в Свердловской дорожной больнице.

А.ЧИРКОВА, ветеран войны и труда

ОРДЕН СЛАВЫ НАДЕЖДЫ ГРОМОВОЙ

Григорий Таряников, уроженец Харьковской области, бывший красноармеец, машинист бронепоезда, всем сердцем жалел своих милых женщин — жену и дочку. Когда младший, пятнадцатилетний сынок, удрал из ремесленного училища в Воллоге добровольцем на фронт, факт этот тщательно скрывался отцом до поры, до времени.

Потом старший Таряников прятал похоронки на сына. Трижды приходили они в дом, но ни одной из них отец не поверил. Седьмым чувством чувствовал, что сын жив, а коли так, нечего понапрасну женское сердце терзать. Будь его воля, отец бы и дочку свою, Надежду, от всех бед защитил. Не зря ведь имя-то какое дал, надеялся, значит, что все будет хорошо да ладно. Только вот не сбылось, не сложилось.

К началу войны Надежде шел уже двадцать второй. Подрастала дочка. Муж служил на ледоколе «Сибиряков». Диспетчер вагонного депо Череповец Надежда, дочь Таряникова, в свое время училась в медицинской школе, поэтому тоже вскоре ушла на фронт. Тяжело было покидать родительский дом, маленькую дочку, еще тяжелей знать, как отступают наши, оставляя один населенный пункт за другим.

Три месяца старшина медицинской службы была связисткой, потом перевели в санитарную роту. Младший лейтенант А. Поляков вскоре расскажет в армейской газете о том, как выполняла воинский долг санинструктор Надюша. «Презирая опасность» — так определит он, так и назовет свою статью.

Сколько солдат спасла Надежда, оказав им первую медицинскую



Ветеран войны и труда Н.Г.Громова

помощь, вытащив их, тяжелораненых, с поля боя, доподлинно не знает никто, даже она сама.

— Помню, что не покидало меня тягостное чувство, что не ко всем успела вовремя, не всем жизнь сохранила, хотя, конечно же, часто от меня это не зависело даже, — вспоминает Надежда Григорьевна. — Помню, однажды доставляла на подводе в полевой госпиталь с передовой пожилого бойца с серьезным ранением в живот и совсем еще юную девушку-снайпера с небольшой царапиной на виске. Почти всю дорогу разговаривали с ней, а солдат-то в шоке был. Еще подумала, что не жилец он уже на этом свете. И вдруг девчонка замолчала, побледнела как мел. Не понимая еще, что происходит, погнала лошадь скорей. Не успела. Умерла девчонка. Один осколочек только и попал в сосудик. А боец тот, представьте, выжил, снова потом воевал. Да; вот как на войне бывало...

В перерыве между боями вдруг объявили построение. Перед строем вышел работник политотдела дивизии. Словно во сне, еще не совсем понимая, что это о ней, Надежда услышала:

— За безупречное выполнение воинского долга, верность присяге наградить орденом Славы III степени...

Санинструктор Надежда Громова одна из первых в дивизии была отмечена этой высокой наградой. Среда женщин-участниц Великой Отечественной войны, работавших потом на Свердловской железной дороге, Надежда Григорьевна единственная обладательница ордена Славы.

Да, Григорий Таряников оказался прав в своей вере: инвалидом I группы, но вернулся-таки в родительский дом с войны младший сынок. Старший, Лев Григорьевич, тоже не посрамил семью: работал все тяжелые военные годы начальником железной дороги на Востоке, заместителем начальника у нас, на Свердловской магистрали, потом был направлен в Монголию. Вот и Надежда оправдала надежды. Только суровой и жестокой судьба с ней была: погиб муж, потопили корабль фашисты.

Но время, как говорят, не только калечит, но и лечит. После войны, будучи в Челябинске, где у родственников воспитывалась дочь, Надежда Григорьевна встретили человека, тоже солдата, побывавшего в фашистском плену, с которым разделила на всю оставшуюся жизнь все тяготы и радости мирной жизни. Он-то и привез Надежду Григорьевну с дочерью в Свердловск к своим родителям. Здесь прожили они вместе немало нелегких, но и счастливых лет, троих детей воспитали, вместе все трудности победили.

Почти 30 лет проработала Надежда Григорьевна начальником дорожного склада бланков.

— А муж мой начальником холодильного поезда на дороге работал. Так в дороге; на рабочем посту и умер, — горестно вздыхает она.

...Болят по ночам раны, берут свое годы, да и думы одолевают: как-то дальше жизнь у детей и внуков сложится. Дай бог, чтобы все нормально, чтобы не пришлось на их долю того, что довелось испытать ей.

Т.ПАРАМОНОВА, сотрудник газеты «Путевка»

После окончания Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. артемовцы законно гордились тем, что в огнях «победного салюта» была искорка, внесенная их героическим трудом и ратными подвигами их земляков.

(Из книги «Наш город Артемовский»)

От автора. Ту победную искорку помогла зажечь и Лазукова Лидия Петровна.

150 000 КИЛОМЕТРОВ — НА КОЛЕСАХ !

В дорожном музее боевой и трудовой славы хранится небольшой самодельный альбом, в котором около 200 стихотворений и песен. Их автор — скромная женщина-железнодорожница Лидия Петровна Лазукова.. .

В припеве ее песни «Экспресс» есть такие слова:

Дороги, дороги, стальные пути,
Людей, что вам служат, добрей не найти !

Сама Лидия Петровна "послужила" мирной железной дороге, а в годы войны исколесила более 150 тысяч километров в санитарном поезде. Изо дня в день видела страдания раненых, помогая им побыстрее снова стать в строй защитников Родины. «И не могла, просто не могла об этом не сказать стихами», — признается Лидия Петровна.

... Листаю страницы альбома, смотрю на фотографии военной поры, читаю стихи автора, отзывы поэтов, композиторов. И раскрывается трудная, но интересная судьба человека... Трех лет она осталась без матери. В пять лет — ее посадили вязать кружева, а в шесть — приучали ... оборонять. А когда грянула война, комсомолка Лазукова вступила в ополчение, пошла на курсы сандружинниц, отлично закончила их.

В конце 1941 года по инициативе вагонников на станции Егоршино создавался санитарный поезд. И Лазукову захватило это событие.

— В ту пору я редко бывала дома, — вспоминает Лидия Петровна — вместе с подругами Казаковой Таисей, Голенюк Гашей, Тиминой Зоей, Дудиной Асей, Ольховой Зоей, Лыжиной Валентиной участвовала в сборе разных вещей для санпоезда. Выпросим, бывало, лошадку — и в деревню.



Лидия Лазукова. Фото 1942 г.

Там уже знали — зачем мы приехали. Несли подушки, одеяла, тарелки, кружки, ложки. Помню, как одна старушка протянула самодельный половичок: «Чтобы холодно не было раненым»...

Рабочие, колхозники Егоршинского района собрали около 600 одеял, более 700 подушек, около 1000 тарелок и много других вещей. В фонд строительства санпоезда было передано 110 тысяч рублей!

— Не забуду первый рейс за ранеными в январе 1942 года, — с волнением вспоминает теперь Лазукова. — Прибыли в Горький. Наш санитарный поезд № 227 выставили на товарный двор. В темноте увидела людей с носилками... Вот он раненый в «конверте».

Раскрыли — видим: искалечены ноги... Гринберг Гриша ...

Второй раненый — с перебитым позвоночником, привязан к доске. — Ну, что, сестрицы, забирайте меня.

Вдруг — воздушная тревога. Заговорили зенитки. Сердце забилося учащенно. Охватила тревога прежде всего за этих беспомощных на носилках.

— Раненых мы увезли в глубокий тыл — в Ялutorовск. Я работала проводником и санитаркой ... Ехали почти 12 суток. Все пришлось делать в вагоне — уборку, кормить и перевязывать раненых. Старались создать для них уютную обстановку. Устраивали самодельные концерты, чтобы поднять настроение пострадавших. И раненые сами помогали в этом.

— Гриша, вспомни Маяковского! — просили первого «гостя» санитарного вагона. И Гринберг охотно читал Маяковского.

В свободное время два баяниста ходили по вагонам. Проводницы, медсестры, санитарки моментально превращались в артистов, исполняли под баян народные песни, задорные частушки. И надо было видеть, как светлели лица бойцов. Случалось кое-кто даже смахнет слезу от пережитого и надежды.

— А рейс из Ленинграда, сразу после прорыва блокады! В вагонах вместо 52 — по 80—90 человек. Ох, тяжело досталась та «погрузка». Ноги подкашивались от усталости, а мы брали и несли к вагонам тяжеленные,

непосильные, казалось, носилки с ранеными — весом до 80 килограмм и более.

Помолчала, о чем-то задумавшись.

— Особенно трудно было зимой, — тяжело вздыхает Лидия Петровна. — Чтобы поддерживать в вагонах тепло, часто приходилось на стоянках выскакивать на мороз прямо в тапочках, в поисках топлива. А по воду, случалось, ходили за километр и более. Не забыть, как раненые просили добавки к обеду — делились с ними своей порцией. Знали: сытый быстрее поправится.

— Однажды мы принимали раненых из полевого госпиталя, — продолжает рассказ Лидия Петровна. — Грузим долго. Неожиданно из-за дальнего леса показались бомбардировщики. По гулу моторов — тяжелые. Ленинградец старшина Галин не растерялся. Вскочил в будку к машинисту паровоза. "Давай, дорогой, выручай!"

... Гул моторов нарастал. Но машинист уже повел поезд. Зенитные орудия били по самолетам, прикрывая наш отход.

Фашистским летчикам налет не удался!

В 1944 году, в очередном рейсе, трудная обстановка сложилась в вагоне с тяжелоранеными — ни одного «ходячего» ... И, как назло, сандружинница кипятком обварила себе ногу. Раненые это видели. Встретились.

— Лазукову на подмену!

— Вошла в вагон, помню, — необычайная тишина. Только люльки с ранеными поскрипывают. Чтобы разрядить обстановку, веселым голоском, подмигнув медсестре, говорю:

Разливай, подружка, чай,

Не ожги их невзначай, —

и кивнула в сторону больных. Послышался одобрительный смешок...

С января 1942 года по апрель 45-го — санитарка. Поезд совершил 40 рейсов. Перевезено в госпитали 19446 раненых бойцов и офицеров. А Лидии Петровне довелось служить еще в другом санпоезде до февраля 1946 года. И опять рейсы за ранеными — в Прибалтику, Молдавию, потом в Румынию, Венгрию, Восточную Пруссию ...

Об участии в защите Родины хорошо сказано в песне Лидии Петровны:

Не пугались свинцовой метели,

Поезд наш был в тяжелом бою.

И горел красный крест на вагоне,

Чтоб бойцы оставались в строю..

И в песне «Воспоминание» есть такие слова:

Сколько раненым ласки отдали,

Сколько им подарили тепла!

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

Наша память имеет много врагов, одно из них — время. И хотя мы неподвластны ему, но у каждого есть такие воспоминания, которые не забываются...

Борис Владимирович Демьянов неохотно рассказывает, как для него сложилась судьба военных лет. Военврач, подполковник медицинской службы в отставке. Это сейчас. А что было раньше?

Он пережил столько, что хватило бы на многих людей. Вспомнить хотя бы все унижения, которые обрушились на их семью после того, как был репрессирован отец. Пришлось это как раз и на военные годы, а реабилитирован отец был уже после войны. Кстати, в июле 1992 года Б.В. Демьянов получил денежный перевод на 1900 рублей за конфискованное отцовское имущество. Так аукнулось горе почти полувекковой давности. Но это не всё. Довелось Борису Владимировичу в самом начале войны изведать всю горечь плена, узнать непонаслышке фронтовые будни.

Впрочем, обо всем по порядку. Биография огненных лет началась у него в канун 1942 года, когда он в числе других студентов пятого курса Саратовского мединститута узнал: отныне все они — военврачи III ранга и отправляются на фронт.

В марте 1942 года в 424-м стрелковом полку 18-й стрелковой дивизии Б.В. Демьянов получил первое удостоверение личности офицера, где было записано первое воинское звание, первая должность военного врача... Для Б.В. Демьянова этот документ особенно дорог. Он сохранил его в плену, пронёс через всю войну и послевоенные годы, сменив более десятка должностей. И по сей день бережно хранит это удостоверение.

Но вернемся в 1942 год. Он запомнился Борису Владимировичу



Ветеран войны и Вооруженных сил

Б.В.Демьянов

тяжкими боями, горькими потерями. Из многих дней этого года особенно памятли 1—3 августа. Бои шли уже за Доном. На медицинский пункт полка, который дислоцировался на хуторе Верхний Голубой, за эти дни поступило более тысячи раненых. Врачи и медсестры выбивались из сил.

Бои затихали, но не прекращались. Артиллерийская канонада то внезапно гремела, то резко обрывалась. Противник всеми силами пытался разрушить нашу оборону.

Но понемногу замолкли все голоса боя. Самолёты, сбрасывающие на наши оборонительные укрепления сотни бомб за день, не появлялись в небе, лишь изредка пролетала «рама» — самолёт-разведчик. Затишье настораживало. Было тяжкое предчувствие.

Тишина на поле боя проходит иногда вместе с мраком ночи и на рассвете может закончиться шквальным огнём из всех видов оружия. Так и случилось. На горизонте ожили и затрепетали языки пламени, издали надвигался глухой гул танков. Гитлеровцы быстро продвинулись вперед, и наша дивизия оказалась в тылу противника, а к девяти часам утра 15 августа фашисты завершили окружение.

— Нас построили, — вспоминает Борис Владимирович, — комиссаров и евреев сразу же расстреливали.

Подожли и к нему, одетому в офицерскую форму со шпалой в петлице.

— Комиссар, — указал немецкий офицер, но рядом с фашистом шёл бывший разведчик полка лейтенант Голубович, перешедший ранее на сторону противника, он-то и возразил немецкому офицеру: «Нет, это наш врач». Так остался живым врач полка.

Затем пленных посадили на землю. Всякие передвижения были категорически запрещены. И так — до утра. А утром всех, кто мог идти, построили в колонну, а кто не мог передвигаться, был ранен — отводили за бугор, и вскоре оттуда доносились автоматные очереди.

Четверо суток жили до лагеря военнопленных, который размещался на окраине станицы Боловская. Южное солнце изнуряло, но люди шли и шли. Остановки были лишь ночью, возле какого-либо поселка. Здесь выдавали суточный рацион — кружку сухого зерна и воду. Команда была неизменной — всем сидеть и никаких передвижений. Вокруг пленных на ночь выставлялась усиленная охрана с собаками.

В населённых пунктах, мимо которых вели пленных, им бросали хлеб, помидоры и другую снедь. У всех, кто выходил посмотреть, нет ли среди пленных родственников, они, измученные и насквозь пропыленные, вызывали жалость, боль, слезы. Женщины, стоявшие вдоль дороги, вглядывались в их лица, каждая думала либо о сыне, либо о муже или брате, и у каждой в глазах стоял немой вопрос: «На кого же вы нас оставляете?»

Так прошли они 120 километров до Боловской. Здесь их разместили

в чистом поле, огороженном частоколом в четыре ряда и обтянутым колючей проволокой. Над головой — небо, под ногами — земля, на которой можно сидеть и лежать, и никаких построек, кроме длинного рва, куда пленные могли ходить по личным надобностям. Таков был лагерь.

— Один раз в день, — вспоминает Борис Владимирович, — давали нам кружку пареного зерна и воду. Начались болезни. Каждое утро из лагеря вывозили до 80 трупов. А в лагере было вначале около 25 тысяч человек.

Что помогало держаться в эти трудные дни? Наверное, воспоминания о счастливых годах студенчества, о друзьях и сверстниках, о Волге, с её вечерними огоньками на проплывающих пароходах и, конечно, о доме родном, когда вся семья была в сборе. И только в лагере, где перед его глазами прошло столько горя, страданий, смертей, он осознал, что нет милее земли, где рос, сделал первые шаги, был окружен заботой и лаской милой доброй мамы...

Вскоре началась повальная дезинтерия, резко возросла смертность. Ухудшилось здоровье и у Бориса Владимировича. Как выжить? Бежать? Но кругом вышки с пулеметами и собаками. Переступить вспаханную полосу перед проволочным заграждением — верная смерть, часовой стреляет без предупреждения.

И здесь судьба опять дала ему шанс. На помощь пришел пожилой фельдшер, тоже из пленных. Он имел повязку и водил больных в лазарет, который располагался неподалеку, в старой полуразрушенной церкви.

Это случилось 20 сентября 1942 года. В этот день старый фельдшер дал Борису Владимировичу свою повязку, подвел к нему пленного по имени Василий и отправил их на проходную. Надо было пройти два поста. Мучал страх — а вдруг провал. За бегство в живых не оставляли. Но оба поста они прошли благополучно и скрылись в переулке. Первый отдых у них был в степи, в подсолнухах — и еда, и укрытие. На беду Борис до крови натер ноги — носков или портянок у него не было.

На случай непредвиденных встреч они с Василием заготовили такую фразу: «Освободили из лагеря военнопленных, там документов не дают». Вскоре представился случай произнести эту фразу вслух. Румынские войска шла ни линию фронта.

Увидели беглецов и набросились с криком: "Партизан! Партизан!"

Вел колонну полковник, бывший военный атташе в Москве, хорошо знавший русский язык. Он не допустил бесчинства, дал указание: освободить задержанных и хорошо накормить. Следующая встреча была с полицаями. Василий укрылся где-то, и больше Борис Владимирович его и не видел. Дальше шел один.

Как-то на степной дороге разговорился со старостой станицы Тихая Журавка. На вопросы, кто он, что может делать, сказал, что медик.

Староста предложил: «Оставайся, у нас нет фельдшера». Так до прихода советских войск и оставался Борис Владимирович фельдшером в этой станице.

Известно, что всех, кто был в плену у противника, отправляли для проверки в специальный лагерь НКВД. Писать письма из лагеря было запрещено. Даже маме он не мог дать весточку о себе. Но и на этот раз помог случай. После двух с половиной месяцев проверки его отправили на фронт. На станции Калач встретил Борис своего однокурсника Бородилова, который был к тому времени начальником санитарного поезда.

Друг дал телеграмму в город Мантурово Костромской области, затем написал подробное письмо матери Бориса. Но вот незадача — к тому времени мать уехала к старшему сыну во Владимирскую область. Может быть, и не нашли бы адресата телеграмма и письмо. Но на мантуровской почте работала пожилая женщина, тоже солдатская мать, и она разыскала Елизавету Петровну Демьянову, и та через девять месяцев полной неизвестности о судьбе Бориса наконец-то получила добрую весточку о нём.

Для матери 1942 год выдался очень уж трудным. Во-первых, получила горькое извещение о пропавшем без вести Борисе. Затем пришла еще одна печальная весть о младшем сыне Леониде. Он был летчиком, и его самолет подбили под Москвой. В результате этого у Леонида пострадали оба глаза. Все это камнем лежало на душе Елизаветы Петровны. Болело сердце и о старшем сыне и, конечно, о муже. Живы ли они? Она не знала.

Сколько же пережили наши матери в военное лихолетье! И даже прекрасные памятники, воздвигнутые на Мамаевом кургане в Волгограде, на Пискаревском кладбище в Санкт-Петербурге и в других местах, не в силах передать то горе и ту скорбь, которые обрушились на наших матерей, те слезы, что пролили они в мольбах о детях своих.

Елизавета Петровна — одна из миллионов таких матерей. Как обрадовалась она, что Борис жив и здоров! Конечно, всплакнула, не без этого.

После спецлагеря Борис Владимирович был назначен врачом 565 истребительного противотанкового артиллерийского полка. Начался следующий этап его фронтовой жизни. Наши войска освобождали захваченные врагом земли. И снова были бои, снова страдания раненых и стремление вернуть их к жизни, как велит долг врача.

Войска шли на запад: Украина, Молдавия, Румыния... 26 августа 1944 года во время Яссо-Кишиневской операции Борис Владимирович был тяжело ранен. Лечился в разных госпиталях — в Яссах, Тульчине, Макеевке. В декабре 1944 года после выздоровления попал в резерв Генштаба в Москве. Прибыл за назначением. И вновь унижительные напоминания о репрессированном отце, о плене. Только в марте 1945 года

Борис Владимирович получил назначение, но уже с понижением — врач рабочего батальона, затем врач дорожного батальона.

Тем, кто занимался тогда кадрами, особенно в Москве, была присуща особая бдительность. Может, потому они так жестоко унижали людей. Военврач Демьянов сохранил стойкость в плену, был мужествен на фронте, врачевал других и сам терпеливо переносил ранения, но недоверие... Оно больно ранило. Борис Владимирович держался, верил — правда восторгается. Так в конечном счете и вышло.

В июне 1947 года военврач Демьянов после многих рапортов был уволен в запас. Его первая должность после армии — главный врач районной больницы в Билимбае Свердловской области. Но и здесь он встретился с недоверием: когда необходимо было дать медицинское заключение о непригодности призывников к воинской службе, билимбаевский военком вызывал на освидетельствование пенсионера, бывшего врача, а Демьянову это «ответственное» дело не доверяли.

В Билимбае он работал сравнительно недолго. Его, военного врача, снова призвали в армию, и он служил в железнодорожных войсках с 1951 по 1970 год. И вновь ему пришлось встретиться с недоверием, но лишь поначалу. Благодаря редкому трудолюбию и высокому профессионализму, он сумел заслужить и доверие, и уважение. Более того, его заслуги были признаны: за участие в строительстве железной дороги Ивдель — Обь он награжден орденом «Знак Почета». А до этого его приняли в партию. Правда, от подачи заявления до приема на собрании прошло более полугода, но это уже мелочи. Далее жизнь Бориса Владимировича складывалась более спокойно.

И хотя Б.В. Демьянову уже восьмой десяток, и он инвалид войны, без дела никак не может. Трудится в меру своих сил, к тому же активный член совета ветеранов Управления Свердловской железной дороги, а дома — заботливый отец, любимый дедушка...

... Оказалось, что фронтовые судьбы Бориса Владимировича и автора этих строк как бы пересеклись. После получения пополнения и техники начался разгром немцев на Северном Кавказе. В ходе наступления наши войска, в составе которых довелось быть и мне, освободили пленных из фашистских лагерей, тех самых, где пришлось побывать и Борису Владимировичу. Вот почему рассказ его встревожил мою память, разбудил воспоминания о тех днях и местах...

**М. ЧЕРНОИВАНЕНКО, ветеран войны,
почетный железнодорожник**

«ВСЕ БЫЛО В ЖИЗНИ ...»

Незадолго до начала войны, в 1940 году, устроилась я в Чусовское отделение дороги техником по обработке маршрутов. Одновременно записалась на курсы медсестер — тогда многие девчата интересовались медициной. Окончила я эти курсы уже в 1942 году и сразу же обратилась в военкомат с просьбой отправить меня на фронт. Нас, таких как я добровольцев, собрали — и в Пермь, в распоряжение областного военкомата. Меня, как малолетку, определили в военно-санитарный поезд.

И начались тяжелые медсестринские будни на колесах. С февраля 1942 года и по июль 1943 года продолжались они. Ездили мы, в основном, по Северной железной дороге, вывозили тяжелораненых, так называемых гипсовых. Не раз горел наш поезд. Не раз попадал под бомбежку. А вот 3 июня 1943 года попали мы под минометный обстрел.

Незадолго до этого враг повредил минами паровоз такого же санитарного поезда. И так уж случилось, что это не послужило уроком для служб, пропускавших поезд с Ленинградского фронта, а именно оттуда везли мы в тот раз тяжелораненых бойцов. Вместо того, чтобы пропустить нас ночью, нам дали отправление утром. И враги, хотя и видели красные кресты на вагонах нашего поезда, начали сильный минометный обстрел беззащитных людей. Пострадали в тот раз многие вагоны, в том числе и тот, в котором находилась я.

То других доставляла в госпитали, а тут сама оказалась в роли раненой. Лечили меня в Вологде. Здесь и аппендицит вырезали, после чего я вновь оказалась дома, на Урале.

Кажется невелик город Чусовой и прилегающая к нему станция Чусовская. А во время войны здесь располагалось аж восемь госпиталей. Я работала сначала в том, который находился в клубе железнодорожников, потом перешла в другой, развернутый на базе школы № 8.

В одном из госпиталей свела меня судьба с моим будущим мужем Григорием Григорьевичем Курочкиным. В отличие от меня он прошел всю войну до конца и после войны был брошен на борьбу с бандеровцами. Так что хлебнул фронтового лиха полной мерой.

И для Григория Григорьевича, и для меня, как для большинства наших ровесников, навсегда врезался в память день 9 мая 1945 года.

Запомнился он во всех подробностях: и то, какая была погода — у нас в Чусовской моросил теплый, почти летний дождичек; и то, какое ликование охватило госпитали, и раненые, словно малые дети, скакали на койках. И большая печаль того дня запомнилась: один из наших пациентов — латыш — уже дал телеграмму домой, что едет на побывку после излечения, но 9 мая он умер — внезапный заворот кишок и острое

осложнение после операции. Это навсегда осталось в моей памяти.

Все было в жизни — и печали, и радости, но никогда раньше не стеснялись мы с Григорием Григорьевичем носить свои награды — у мужа их больше, у меня — один орден Красной Звезды и медали. А вот как началась перестройка, отношение к нам, ветеранам, резко изменилось. И теперь можно напороться на грубость и хамство, если наденешь свои награды. Вот и пьются они в укромных местах.

И все же надеюсь, что в светлый праздник 50-летия Победы фронтовики, оставшиеся в живых, вновь достанут свои ордена, медали и наденут их. За каждой наградой — наше суровое прошлое. А от него невозможно отказаться.

В.КУРОЧКИНА, ветеран войны и труда

СТАЛИНГРАД НАВЕЧНО В СЕРДЦЕ

Война — дело мужское. Так считали издавна. Но Великая Отечественная война вовлекла всю свою орбиту и женщин. Наравне с мужчинами они взяли в руки оружие и отправились на защиту Родины.

С первого дня войны девушки-комсомолки Ишима шли в военкомат и просили организовать курсы медсестер и радистов, чтобы быстрее освоить специальности, необходимые фронту.

В декабре 1941 года в наш город прибыла 229-я стрелковая дивизия. Вот в это время мечта ишимских девчат, "атаковавших" военкомат, наконец осуществилась. Нас зачислили добровольцами в ряды Красной Армии. Добровольно ушла на фронт и я. Шестого апреля 1942 года была зачислена санитаркой в 229-ю стрелковую дивизию, 380-й медико-санитарный батальон, в эвакотранспортный взвод.

Со мною вместе в этот взвод были зачислены Маргарита Ильинична Ванюкова, Анна Федоровна Мошкина (Желудкова), Екатерина Георгиевна Терешенко, Мария Михайловна Бердюгина (Родькина) и многие другие жительницы нашего города.

В начале мая 1942 года отправили нас в Рязанскую область, город Скопино, потом в Горьковскую область под Балахну — Малое Козино, где мы продолжали обучение и получили оружие. В первых числах июля нас отправили на защиту Сталинграда — Цимлянское направление.

Наш батальон отправился по Волге от Балахны на пароходе «Герцен». Когда прибыли в Сталинград, то всё оснащение батальона было перегружено на машины и отправлено к месту расположения. Мы же двинулись туда пешком, а это немного-немало почти 200 километров.

Во время переправы через Дон возле города Калач приняли боевое крещение — переправу бомбили вражеские самолеты.

16 июля 1942 года наш батальон наконец прибыл к месту назначения и расположился западнее станицы Нижняя Чирская на берегу реки Чир. Здесь и приступили к исполнению своих обязанностей. Мы, санитары, были прикреплены к машинам — на них добирались до передовой и вывозили раненых в медсанбат. А раненых было много.

Наша дивизия влилась в 64-ю армию, которой командовал М.С.Шумилов, а затем в 62-ю армию под командованием генерал-лейтенанта В.И.Чуйкова.

Сталинградская битва началась 12 июля 1942 года, а уже 24 июля в Донской степи на пространстве от Суrowsикино до Большой Осиновки шли ожесточенные бои. 25 июля фашисты бросили против нас свою Южную группировку войск под прикрытием авиации. В атаку ринулись сразу же сто танков. Завязался неравный бой, в котором основной удар пришелся по двум дивизиям — нашей и 214-й стрелковой дивизии. Враг наступал, имея численное превосходство и прекрасно оснащенную армию. С воздуха фашисты непрерывно бомбили наши населенные пункты, убивали стариков, женщин, детей. А в захваченных городах и станицах всю молодежь увозили в рейх, на работу.

Мы упорно оборонялись, но воевать было трудно. Голая степь, изрытая балками, была удобна для богатого техникой сильного противника. И все-таки наши бойцы воевали отважно и были полны решимости умереть, но не пропустить врага.

День за днем шли кровопролитные бои. Воевали без сна и отдыха. Поток раненых нарастал, и приходилось ежечасно выезжать на передовую, чтобы вовремя оказать одним помощь прямо на поле боя, других — доставить в медсанбат, а третьих и вовсе эвакуировать в тыл на серьезное госпитальное лечение.

Помню, как не раз приходилось испытывать огромное огорчение: только успеешь погрузить раненых в машину, как в небе появлялись немецкие самолеты. Раненые кричат: «Воздух! Сестра, поверни санитарную сумку вверх красным крестом». Но фашистские стервятники, хоть и видели, что перед ними санитарные машины, продолжали бомбить и обстреливать нас и, совершив своё мерзкое дело, скрывались. А моим подопечным либо добавлялось ран, либо они вовсе погибали.

Летом 1942 года донская степь дышала зноем, стояла неимоверная жара. Враг рвался к Дону, к Сталинграду. А наши части с большим трудом сдерживали его бешеный натиск. Мы задержали противника на 18 дней, сорвав тем самым план моментального захвата Сталинграда. Но тем не менее вражеское наступление продолжалось. Наступала ударная группировка войск в составе девяти дивизий. Им было дано задание форсиро-

вать Дон в районе Вертячего и ворваться в Сталинград с северо-запада через Карповку. В день по несколько раз вражеские эскадрильи, одновременно до 300 самолетов и более, находились в воздухе, который был, казалось, нафарширован тяжелыми бомбами и «зажигалками». Земля смешалась с небом. На всем обозримом пространстве горели города и сёла, никли сады, чернела трава.

Войска 62-й армии вели страшные бои в излучине Дона, им угрожало полное окружение, и они получили приказ об отходе. В темную ночь с 9 на 10 августа 229-я стрелковая дивизия, вернее все, кто оставались от неё, двинулись на Пятиизбенский хутор и как раз оказались в окружении. Пять дней и пять ночей шла борьба за прорыв вражеского кольца и всё это под непрерывным минометным огнем противника.

Переправа через Дон была уничтожена врагами, а бойцы мелкими группами пробивались к реке, чтобы слиться с главными силами. В этих боях погиб комдив Ф.Ф.Сажин, погибли санитарка Алла Сенечок, командир 783-го стрелкового полка С.Рыбаков и многие другие.

Напряжение достигло предела, продолжать бой не было смысла, от дивизии остались лишь мелкие группы, и они отчаянно рвались к Дону, туда, куда своей кровью, а кто и смертью дали возможность уйти батальону связи.

Благополучный прорыв удалось совершить немногим. Большинство наших земляков-сибиряков погибли. А у тех, кто уцелел, судьбы сложились по-разному. Немало бойцов, измученных боями, жаждой, ранами, попали в плен. В их числе оказалась и я.

Всех военнопленных отправили в лагерь, находившийся в станице Нижняя Чирская. Из здесь мы, санитарки, сестры, врачи, не забывали своих обязанностей. Ухаживали за ранеными, которых было очень много. Перевязочный материал, конечно, отсутствовал, так что на бинты приходилось рвать белье. Помогали и местные жители.

Питание было плохое: под конвоем собирали на полях все, что там осталось — свеклу, арбузы, помидоры, картофель. В конце сентября всех военнопленных разбили на группы и стали отправлять в тыл противника. Там грузили в вагоны и отправляли в Германию, в концлагеря.

С первым этапом я не попала, очень болела после ранения в голову и контузии, из-за которых и в плен попала. А в ноябре меня и моих сверстниц увезли в Германию. Жить довелось в двух лагерях — Гройтч и Логмар-Зигбург.

Жили в бараках за колючей проволокой. И несмотря на это, узнали, что Сталинград выстоял. 200 дней и ночей шла Сталинградская битва, и наконец 2 февраля 1943 года знаменитая 6-я армия фельдмаршала Паулюса капитулировала. Это для нас стало огромной радостью. Ведь несмотря на плен, мы считали и считаем себя сталинградцами.

До самого освобождения из плена я находилась в лагере Логмар-Зигбург. Условия здесь были очень тяжелые: голод, холод, болезни, всевозможные унижения — все приходилось переживать и переносить. Ни одной минуты мы не чувствовали себя свободными — день и ночь охрана. С работы и на работу нас выводили под конвоем, а он немилостиво избивал нас за любое мало-мальское нарушение правил. Мы озлоблялись и мстили врагу, как могли: выводили из строя станки-автоматы, допускали брак, отказывались работать. А за это снова побои, побои, побои ...

Мы ни на минуту не забывали о своей Родине и радовались каждой удачной операции на фронтах. Сведения о том, как идут наступательные бои, мы получали регулярно и чувствовали, что скоро конец войне и не за горами наше освобождение. Так и случилось.

День 9 мая мы встретили в Германии. Радости нашей, казалось, не будет предела. Но вскоре всех бывших военнопленных стали собирать в лагеря, где мы проходили проверку особых отделов НКВД. После этого нас отправляли на Родину.

В ноябре 1945 года я вернулась в Ишим. Работать пошла вновь в вагонное депо, где трудилась раньше техником-нормировщиком. После войны работала в бухгалтерии депо до самой пенсии, то есть до сентября 1973 года. С января 1985 по март 1990 года возглавляла совет ветеранов войны и труда при вагонном депо станции Ишим.

Такова вкратце моя биография, самой яркой и грозной страницей которой я считаю Сталинградскую битву. И медаль «За оборону Сталинграда» из всех семи наград Родины для меня самая памятная и дорогая.

Н.ПЮТЮННИКОВА, ветеран войны и труда

НА КУРСКОЙ ДУГЕ

Даже сегодня, спустя много лет, мне несложно вернуться мыслями на Курскую землю в те июльские и августовские дни и ночи сорок третьего года. Как из песни нельзя выкинуть слова, так и нельзя забыть и то, что мне пришлось видеть и пережить. Для меня все началось до Курской дуги.

После затяжных боев наша дивизия, которой командовал легендарный генерал Родимцев, вышла на пополнение под город Старый Оскол, но здесь мы пробыли недолго — началось сражение на Курской дуге. В ночь на девятое июля дивизия вышла в район сражений. За двое суток мы сделали марш-бросок протяженностью 140 километров. Шли день и ночь без отдыха. Местность была открытой, днем стояла невыносимая жара,

сильно хотелось пить, но мы шли ... Самым опасным для нас было небо. Казалось, оно нафаршировано самолетами. На землю сыпались бомбы, в воздухе непрерывно шел бой между нашими истребителями и фашистскими юнкерсами. Сплошной ад на земле и в воздухе.

Ранним утром 11 июля дивизия с марша вошла в Обоянский лес, быстро перестроилась и с ходу вышла на рубеж, перекрыв дорогу Обоянь-Курск к Прохоровке. Наш второй батальон 34-го гвардейского полка рассредоточился и примыкал к левому флангу первого батальона, который был ближе к Прохоровке. Еще до 12 июля, до встречного танкового сражения, бои шли ожесточенные.

На наши окопы наваливались армады фашистских танков, в основном это были средние танки и самоходки «Фердинанд».

Стояла невыносимая гарь от сотен разрывов снарядов и мин и временами от авиационной бомбежки. Земля просто ходила ходуном и вздрагивала от тяжелых снарядов-болванок. Немцы их применяли для разрушения наших дзотов.

Тут же в передних рядах были вкопаны противотанковые пушки. В окопах находились расчеты с противотанковыми ружьями. Груды горевшего металла были нагромождены с обеих сторон.

Генерал-лейтенант Н.Попель, член военного совета 1-й гвардейской танковой армии писал так: «Немцы не думали о цене — только бы прорвать русскую оборону, овладеть дорогой на Обоянь».

Утром 12 июля началось танковое сражение под Прохоровкой, что несколько ослабило натиск на нас, так как часть немецких танков была переброшена к Прохоровке, но натиск немецкой пехоты не уменьшился.

Днем 13 июля были полностью разбиты немецкие танковые армады под Прохоровкой, и наши войска по всему фронту перешли в контрнаступ-



В.Н.Мокробородов

тупление и стали продвигаться вперед, не без упорного сопротивления фашистов. До 20 июля наш 34-й гвардейский полк с большими потерями овладел двумя стратегическими высотами. До 3-го августа полк с боями продвигался вперед, оставался некоторое время во втором эшелоне, а затем снова уничтожил большую группировку противника в районе села Борисовка и вышел к селу Березовая, где был уничтожен штаб какой-то немецкой части.

Двигаясь в направлении населенного пункта Крысино, правее Белгорода, и встретив сильное сопротивление противника, вся дивизия встала в оборону и перешла в подчинение Воронежского фронта под командованием И.С.Конева. Потом снова начались бои, и мы двинулись в направлении Полтавы.

Днем 14 сентября 1943 года недалеко от Полтавы при штурме стратегической высоты я был тяжело ранен. Прошел ряд полевых и эвакуационных госпиталей. Санитарный поезд доставил нас в город Баку, в апреле 1944 прибыл в Свердловск. Еще одна серьезная операция, затем учеба в техникуме, кратковременная работа в Западной Украине на восстановлении мостов, вновь угроза жизни, встреча с бандеровцами. Так, можно сказать, кончилась моя фронтовая жизнь.

До сих пор мне кажется удивительным, как в такой адской бойне, как Курская битва, находясь, как говорится, в самом пекле, я остался жив.

Было не мало случаев, когда гибель казалась неизбежной. Часто сбивало с ног ударами комьев земли, засыпало землей в окопе от гусениц танков. Однажды, при разрыве снаряда, почувствовал сильный удар в поясницу, был сбит с ног, но остался жив — спасла малая саперная лопатка, заткнутая за пояс. Осколок, попав в лопату, прогнул её, но не пробил.

Были и другие случаи, когда смерть, как говорится, дышала в затылок, а сколько потерял друзей-товарищей, таких же 18-19 летних ребят!

На Свердловской дороге работаю с августа 1949 года и все время в службе пути, в мостоиспытательной станции. Пешком несколько раз прошел со своими сослуживцами всю Свердловскую железную дорогу, неоднократно принимал участие в обследовании искусственных сооружений вновь строящихся линий железной дороги Ивдель—Обь, Тюмень—Тобольск—Сургут—Нижневартовск. Обследование искусственных сооружений на эксплуатируемой железной дороге, приемка перестроенных сооружений ведется постоянно, в хорошую и плохую погоду. И, конечно, трудно, очень трудно на одной ноге ходить сотни километров. Но надо. И пути и мосты были в плохом состоянии, требовалось их лечить.

А когда было особенно трудно, вспоминались фронтовые дни и

ночи — там было труднее, значит, и тут можно все преодолеть.

За все 35 лет работы на транспорте я в общей сложности был не более двух месяцев на больничных листах. Фронтная закалка помогла и в трудовой жизни.

В.МОКРОБОРОДОВ, инвалид войны, ветеран труда

ЕДИНСТВЕННЫЙ БОЙ

«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор» ... Предвоенные годы были буквально пропитаны духом полета, а профессия летчика по популярности превосходила все другие. Не удивительно, что молодежь, видевшая в авиации прежде всего романтическое начало, осаждала двери аэроклубов.

Геннадий Овечкин, нев пример своему закадычному другу Николаю Кораблеву, был весьма далек от этих юношеских мечтаний — сесть за штурвал самолета. Как и отец с дедом, он решил посвятить себя самой земной профессии — строительству железных дорог. После восьмого класса парнишка поступил в Свердловский строительный техникум НКПС.



Г.Р.Овечкин

ПУТЕВКА В НЕБО

Вдруг на четвертом курсе техникума он получает приглашение стать курсантом городского аэроклуба. На всю страну прозвучал призыв к комсомолу — дать Союзу 150 тыс. летчиков, ведь эта молодежная организация с самого рождения советской авиации шефствовала над ней.

Почему именно 150, а не больше и не меньше того, нам теперь не узнать, но массовый прием в школы будущих покорителей неба пошел.

Геннадий Овечкин вместе с товарищами изучал аэронавигацию, топографию, аэродинамику, устройство самолета и двигателя, штудировал инструкции и схемы. Возвращаясь с аэродрома домой, брался за учебники по строительству.

Экзамены в Осоавиахимовском клубе пришлось на конец ноября 1940 года. Тогда стояли трескучие морозы и летная форма курсантов продувалась насквозь. Их первые машины У-2 тоже не спасали от холода.

Но вот испытания позади. Овечкин не собирался быть летчиком. И все-таки после самостоятельных полетов навсегда покорился небу. Чего стоит ощущение скорости, своей власти над машиной! Но еще важнее испытание себя в критических ситуациях, которыми изобилует летная профессия.

Так или иначе, но Гена Овечкин заканчивал строительный техникум и готовил курсовой проект. Его дальнейшую судьбу невольно решил инструктор аэроклуба Сухиненко. Вместе с другими выпускниками аэроклуба он предложил Геннадию сделать выбор между поступлением в летное училище или продолжением учебы в техникуме. Геннадий заполнил необходимые бумаги, но без энтузиазма, так, на всякий случай.

Сыну очень важно было знать мнение Овечкина-старшего. Но как мог отказать себе в удовольствии видеть Гену в военной форме бывший боец партизанских отрядов Блохера в гражданскую.

— Что ж, послужи, сынок — откликнулся отец. Прислал одобрительное письмо и Николай Кораблев, который уже был в армии на далекой станции Борзя.

Мечты-мечтами, но скорое получение профессии все же ближе к жизни, и Геннадий, скорее по инерции, с мыслью только узнать о состоянии своего здоровья, отправился на медкомиссию. И бывает же такое совпадение: на трамвайной остановке он встретил женщину в летной форме и понял — это судьба!

В аэроклубе, несмотря на поздний час, ждали. Это Сухиненко убедил членов мандатной комиссии дождаться курсанта Овечкина: «Я точно знаю — он явится непременно».

УЧЕБНЫЕ БУДНИ

Первые дни нового 1941 года группа выпускников Свердловского аэроклуба встречала в пути. Поезд увозил уральцев на юг, в далекий грузинский городок Цнори-Цхали. Из январской стужи да в теплую осень.

Цнори встретил их южным дождем, запахом цитрусовых и морем. Впереди учеба в школе пилотов Закавказского военного округа.

Только акклиматизировались, приступили к тренировочным полетам на И-15, И-16: рулевки-разбег перед взлетом — и война!

Все понимали, что теперь нужно с большим напряжением сил осваивать летную технику. Курсанты под наблюдением инструкторов уже водили У-2, УТ-2, УТИ и ловили каждое сообщение с фронта. Однокурсники Геннадия Овечкина, на месяц ранее окончившие цнорийскую летную школу, уже служили в составе авиаполка в районе Батуми.

Рвался на фронт и пилот-сержант Овечкин, и все инструкторы школы, но вместе с новыми друзьями Николаем Шмелевым илевой Шварцем его отправляют на переподготовку в Рустави, в школу летчиков-истребителей.

В первые, самые трудные дни войны, наша авиация несла большие потери, противник имел значительное превосходство в воздухе. И-15 и И-16, прекрасно отработавшие в небе Испании, на Халхин-Голе, нуждались в замене. Пришедшие им на смену МиГи и ЛаГи, Яки испытывались перед самой войной, дорабатывались. Новых самолетов не хватало.

Поэтому в Рустави Овечкина посадили на Як-7, УТИ. Единственным утешением было то, что рядом работали интересные люди: это участник боев в Испании, начальник школы Попов. Командиром звена истребителей в Рустави у Овечкина был Михаил Лапин, который прошел вместе с Василием Сталиным известную Качинскую школу летчиков. И, наконец, самолет И-15, за штурвалом которого сидел сын Сталина, тоже «прописался» здесь.

Школу в Рустави Овечкин закончил уже летом 1942 года с благодарностью за спасение летной техники. Вот как об этом случае рассказывает сам Геннадий Романович:

— Закончив полет, коснувшись земли, я вдруг почувствовал, как машина резко пошла влево, в сторону взлетной площадки. Дал газ, нажал на педаль, пытаюсь приподнять костыль — машина снова идет влево. Дожал ручку до пупа, сбросил газ и выключил зажигание. Спустился на землю и вижу разорванную покрышку колеса.

С того раза закрыли полеты и в течение двух дней курсанты чистили поле от камней. А Геннадия объявили перед строем благодарностью.

Пример тот показателен тем, что накануне один из инструкторов в такой же ситуации разбил самолет.

И вот позади учебные будни. Получено направление в запасной авиаполк для прохождения дальнейшей службы.

До Моршанска четверо товарищей добирались 9 суток вместо отведенных семи. Проехали освобожденный Ростов, в Сталинграде увидели страшные картины войны.

В Моршанске судьба Геннадия круто перевернулась. С мечтой о небе пришлось расстаться. Фронту требовались специалисты иного профиля.

Старший сержант, помощник командира взвода Овечкин — участник прорыва блокады Ленинграда в составе 5-й воздушно-десантной дивизии.

БОЙ НА РЕКЕ ЛОВАТЬ

К моменту формирования дивизии было прорвано кольцо блокады и от наших войск требовалось одно: не дать противнику подтянуть силы, чтобы ликвидировать образовавшийся 8-километровый коридор, ставший сухопутной связью Ленинграда со страной.

Три попытки предпринимал взвод, чтобы форсировать реку Ловать. При первой — в сумерки и по льду — их засекли. Подносчику патронов Злобину разможило череп. Геннадия ранило в ногу. До фашистских дзотов оставалось всего 500 метров.

Вторая попытка была более удачной. С криками «За Родину! За Сталина!» командир взвода под прикрытием артиллерии прорвался к укреплениям врага на 200 метров. Тут же был ранен, и командование взял на себя Овечкин.

Третья попытка закончилась отступлением к реке. Из 18 человек в строю остались 5. Один пулемет сдали, так как обслуживать его было некому.

Позднее пришло подкрепление из числа автоматчиков. С их помощью предприняли ночной штурм и выбили немцев с их рубежей. Большие потери в живой силе несли обе стороны. В верхнем течении Ловати фашисты не прошли. Здесь пали смертью храбрых многие наши солдаты.

Весной прошел ледоход, и трупы вдоль реки начали разлагаться. Поступила команда очистить берег от трупов. Геннадий Овечкин, осмотрев немецкий блиндаж, обнаружил рядом нашу противотанковую гранату. Она-то, родная, и взорвалась в руках старшего сержанта.

Меня оглушило, а когда очнулся, вижу — весь в огне. Горит телогрейка на спине, ватные брюки, правая кисть полностью раздроблена ...

Геннадий еще пытался потушить пламя на брюках и успел предупредить подбежавших санитаров и солдат: «Осторожно! Минировано!»
Дальнейшее Овечкин помнит плохо.

ПО ГОСПИТАЛЯМ РОССИЙСКИМ

Сколько их было на дорогах войны — ФЭПов, МЭПов и ПЭПов. Фронтовые эвакуационные пункты, местные, полевые. Все их мужественно прошел Геннадий Овечкин за трудный год своего возвращения к жизни.

... Из небытия возник белый халат, спрашивающий разрешения убрать большой палец левой руки.

— Ладно. Обойдусь. И без него можно нажимать газ (даже покалеченный он оставался летчиком).

Снова провал сознания.

Очнулся от сильной боли. Его везли на двуколке по тряской дороге в очередной эвакуприемник.

— Выбросьте меня! Не доеду!

Доехал. Пришел в себя. Открыл глаза и сквозь алую пелену крови обнаружил, что видит. Значит, зрение не потерял. Обе барабанные перепонки лопнули.

— Только не отнимайте руку! — и потерял сознание. В большой брезентовой палатке огромная красная бочка с трубой. 20 раненых. У постели Овечкина сестричка, первый человек, с кем он составил самый важный для себя разговор.

— Что у меня с рукой?

— Вам сделали перевязку.

— Почему рука такая короткая и нестерпимо болят пальцы?

Не помогли и законы медицинской этики, и ложь во имя спасения. Уже отнятая кисть правой руки продолжала о себе напоминать.

Дайте свой адрес, я напишу родным, что живы.

Не хочу.

Эти дни были для него самыми тяжелыми. Разные мысли лезли в голову: зачем жить, куда без руки в 23 года? Хотел подорвать себя, но ...

На Пасху переправили Овечкина в госпиталь, что дислоцировался на станции Полы. Фашисты бомбили их, беспомощных, жив остался Геннадий и решил тогда, что не судьба ему умереть.

Спустя два месяца после ранения он сделал первые шаги в другом российском городе — Удомле. Там палаты были в частных деревянных домах и медсостав ухаживал, кто добросовестно, а кто и безобразно.

Наученный горьким опытом добровольных сиделок, наш госпитальный скиталец пришел к выводу, что лучший уход осуществляет свой брат — калеченный да израненный.

Молодость брала свое. Тем первым самостоятельным шажочкам Геннадий обязан кинофильму (жаль, названия не запомнил), который привезли в госпитальный клуб-конпино. Хоть и велик был путь к искусству, а пошел. На свой страх и риск. Один. Без помощи.

Кутру шов на левой ноге разошелся и образовалась язва. Только в 1973 году хирург дорожной больницы Дубровский излечил эту рану.

Из Ярославского эвакуогоспиталя Овечкин отправил в Свердловск письмо, написанное искалеченной собственной левой рукой. Потел весь день, но зато сам. Это была вторая его победа над собой.

ДОМА!

Мы можем сбиться со счета, проезжая вместе с нашим героем то на бричке, то на грузовике от одной палатки с красным крестом к другой — Геннадий Романович помнит всё, как мать, хранящая в памяти боль и счастье рождения всех своих детей.

Судьба, как будто устав награждать Овечкина тумачами и шишками, за все его страдания уготовила счастливый случай. Продвигаясь в направлении сибирского тылового госпиталя, на станции Северка, почти дома, раненых предупредили, что часть ходячих оставят в Свердловске. К тому времени Геннадий неплохо передвигался, научился сам себя кормить (ох и тяжела была ложка), даже на рынок за молоком ходил — бинт через шею и к руке.

И надо же такому случиться! На Сортировке поезд встал, и в проем вагонной двери Овечкин увидел ребят с удочками. В одном из них он признал соседнего мальчонку.

— Стасик! Ты с Мамина-Сибиряка?!

— Да.

— А Юру Овечкина знаешь? Это мой брат.

— Так я и вас помню, дядя Гена.

Мальчишки тут же были посажены на подножку, доехали к воинской платформе и бегом к Овечкиным с сообщением, что Гена едет раненый.

Сын терпеливо ждал у окна. С каждой минутой волнение усиливалось, успеют — не успеют. Вдруг видит: идут трое — отец, мать и брат. Самые родные люди на свете, свидеться с которыми уже и не мечтал.

— У вас должен быть Овечкин, — обратился отец к раненым.

— Папа, так ведь это я! — в слезах закричал Геннадий.

Дома, говорят, и стены помогают. Долечивался бывший десантник, мечтавший о полетах, в госпитале, расположенном в школе № 37 на углу Первомайской — Восточной. Дом, почитай, рядом. Брат даже помог ему сбежать однажды домой на улицу Шевченко.

Осенью 1944 года свердловские хирурги Богданов и Тарковская произвели уникальную операцию — фалангизацию большого пальца левой руки. А в госпитале инвалидов войны Овечкину произвели реампутацию кисти правой руки.

АДАПТАЦИЯ В НОВОМ КАЧЕСТВЕ

Итак, в 23 года Геннадий Овечкин — инвалид первой группы. Как жить? На что жить? Как инвалида, его прикрепили к магазину-столовой. Тут-то и произошла памятная встреча с товарищем по несчастью. Он

рекомендовал Геннадия воспитателем ФЗО. Работа нравилась, но вскоре училище эвакуировали на Украину, в освобожденные районы.

Другой путь, который избирали бывшие фронтовики, — учеба в юридической школе. Но как туда пробиться ?

Дважды штурмовал Овечкин кабинет ответственного работника горкома партии. Получил рекомендацию, сдал экзамены, а на мандатной комиссии уступил свое студенческое место девушке-фронтовичке, тоже инвалиду.

Тут же вспомнил о незавершенной учебе в строительном техникуме и снова в родные аудитории. Но что легко удавалось беззаботному парнишке, теперь добывалось с потом и кровью. Ночами просиживал взрослый ученик за учебниками. Сам (!) писал конспекты. Правда, молодая жена следом «переводила» на понятный язык.

Брал в зубы рейсфедер и чертил, чертил до изнеможения. На «отлично».

Учеба не прошла бесследно для его здоровья. В течение целого года после получения диплома Овечкин вынужден был лечиться. А потом снова учебные аудитории, и не дома, а в Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта на факультете пути и строительства. По рекомендации тогдашнего начальника Урало-Сибирского округа железных дорог В.П.Егорова.

ЖИЗНЬ ПРОЖИТА НЕ ЗРЯ

В последние годы все чаще мы стали узнавать о бедственном положении бывших фронтовиков, защитников Отечества. Раньше эта тема считалась закрытой, а теперь ... То и дело на страницах газет мелькают снимки стариков, увешанных боевыми наградами, с протянутой для подаяния рукой. Спившиеся, опустившиеся на дно жизни, мыкающие горе в одиночку. Как могло случиться такое ?

Могло. Да не с каждым. Геннадий Романович Овечкин, битый-перебитый, нашел в себе силы вернуться к нормальному образу жизни, учиться на инженера, создать семью.

С 1946 года и до самой пенсии трудился Овечкин на Свердловской железной дороге. Значительное время отдано Дорстройтресту, где он занимался проектами. Работал в НОКСе, зам.начальника мостопоезда. Мог уйти на заслуженный отдых до положенного срока, в 50 лет, но не воспользовался льготами инвалида 1-й группы. Лишь в 63 года окончательно расстался с работой.

Как неистов он был в деле трудовом, так же неугомонен и в отдыхе. Участок Овечкиных на Семи Ключах — чудо зодчества и садоводства. Геннадий Романович отделал домик своими руками, как-никак строитель

от рождения. Развел диковинные для Урала культуры. В первом железно-дорожном саду только у Овечкина растут грецкие орехи.

— Специально ездил за ними на опытное поле в Ташкент, — вспоминает Геннадий Романович. — Когда тамошние работники узнали, что я инвалид Великой Отечественной войны, вручили мне подарок — 20 орешков сорта «Идеал».

Ухаживал он за южными дарами, как за малыши детьми. Проращивал, отбирал, утеплял. И вот, спустя несколько лет, питомцы порадовали ветерана первым урожаем — уродили 30 орешков.

Не прервался фамильный роддеда Овечкина, строителя Горнозаводской железной дороги. Твердо стояли на земле сын, внуки, а теперь уже и правнук Овечкин.

Мечтал Геннадий о небе, а получилось все иначе. Свои мечты он надеялся осуществить и в мирное время, до последнего верил, что сядет за штурвал гражданской машины. «Сектор газа мог держать, а пробиться сквозь кордон медиков — дело случая и знакомства», — рассуждал Овчин. В этом он весь — напористый, решительный, горячий. Характерец!

... За мужество и героизм, проявленные в боях на реке Ловати, Г.Р. Овечкину в июне 1945 года вручен орден Славы III степени. Позднее — орден Отечественной войны I степени и другие боевые награды.

Е.САБУРОВА, сотрудник газеты «Путевка»

НЕ ЗАБУДЕТСЯ БОЕВАЯ РАЗВЕДКА

Прошли уже десятилетия после окончания войны 1941—45 годов. Но ни один фронтовик не может забыть о войне. Очередным «толчком» к воспоминаниям у меня была случайная встреча на улице в Нижнем Тагиле. Бородатый человек катил детскую коляску. Я обратил внимание, что он очень пристально посмотрел на меня.

«Кто такой? — невольно подумалось. — Вроде, знакомое лицо ...»

Назавтра я рассказал об этом своему другу Суворову Василию. Тот, видно, передал наш разговор «бородачу». И вот телефонный звонок: «Что, не узнал разведчика Гришу Репьева?»

Действительно, с бородой я его не узнал. А познакомились мы лет двадцать назад в группе ветеранов на Уралвагонзаводе.

Позвонил и Вася Суворов: «Зайди, друг-пехота»...

И на меня волной нахлынули воспоминания о пережитом на войне. Как попал на фронт? В 1942 году меня, в числе трех офицеров-погранич-

ников, направили в действующую армию в район Великих Лук. Там я стал командиром взвода дивизионной разведки. И там же принял боевое крещение. Был сильно контужен: взрывной волной вывернуло мне челюсть. Оклемался, как говорится, в госпитале в Торопцах. Лежал там долго. Друзья-разведчики приехали навестить меня. С ними и бежал из госпиталя ...

Взводу разведки на фронте часто приходилось выполнять различные задания, особенно перед наступлением. С воздуха не всегда удавалось обнаружить огневые точки, военную технику противника. Для уточнения и посылали разведчиков.

Разве забудешь, как нашу группу забросили в тыл про-

тивника, чтобы разведать систему укрепления немцев, когда наши войска были на подступах к городу Шяуляй. Приземлившись на парашютах, мы с помощью партизан добывали нужные сведения, передавали их по радию на свою сторону. Но при отходе немцы «засекли» нас.

Что делать? На ответ — считанные секунды: разведанные передал своему заместителю Еременко, приказал всем отходить к линии фронта, а сам, отстреливаясь, стал уводить немцев в противоположном направлении.

Спасти, выжить помог опыт охотника (подолгу находиться в лесу), приобретенный в юности. Замаскировавшись хворостом в случайно попавшей яме, я просидел два дня. Потом почти месяц скитался по лесу.

— Чем питался? — спрашивают меня. — Ел крупянки с сосен и елей, выкапывал саранку. Жажда жить победила. Я вышел в расположение нашей пехоты на передовой линии фронта. А вскоре был в кругу своих разведчиков. Написал письмо домой, что жив и здоров (узнал, что на меня уже «похоронку» послали) ...

И снова вылазки в стан врага, снова опасности, одна страшнее другой. Досталось мне лиха и под Кенигсбергом. Там гитлеровцы засели



А.Н.Лвудин

в подземных укреплениях в надежде остаться в тылу наших наступающих войск. Мы «прочесывали» тот район с тяжелыми боями. Помню, как меня тогда ранило. Несколько человек проникло в подземелье. Темно. Вдруг — огненная вспышка от выстрела. Я упал, успев выстрелить в направлении мелькнувшего огонька. Почувствовал — обожгло ногу. Выше сапога рукой пощупал — мокро. «Кровь» — мелькнуло в голове. «Кажется, я отвоёвался», — успел сказать кинувшемуся вслед за гитлеровцем нашему офицеру. В горячке боя сделал еще несколько шагов, вышел из подземелья. Дальше — попал на носилки санитаров.

— Опять госпиталь ... нога распухла.

— Придется, наверное, ампутировать, — заявил врач.

— Не тужи, — успокоил меня фельдшер после врачебного обхода.

Ночью он хорошо прочистил мою рану. Опухоль спала. А вскоре меня навели разведчики. Они меня, конечно, не оставили в беде. С ними я ушел, опираясь на палочку ...

Право, не встречал ребят дружнее разведчиков !

А.ДУДИН, ветеран войны и труда

* * *

От редколлегии. О многом еще не рассказал ветеран Александр Николаевич Дудин из своей богатой военной (да и мирной) биографии. Например, в дорожной газете «Путевка» А.Кожевников писал о дерзкой вылазке разведчиков во главе с Дудиным в расположение немцев на передовой линии фронта. Было это так.

В день рождения Гитлера немцы вывесили на тресе знамя с фашистской свастикой. Поступила команда — убрать стяг ! Но как? Часовые охраняли его круглые сутки.

Разведчики выследили, когда сменяется охрана. Определили пути подхода. В назначенный момент были у цели. Один из разведчиков — Джиляр из Дагестана — двумя бросками ножей снял часовых, а силач-сибиряк Анкудинов обрезал трос. Наша артиллерия тут же открыла отсечный огонь, и разведчики благополучно принесли стяг в свои окопы.

Можно представить, какую стрельбу открыли немцы по нашим позициям, как остервенело кинулись они в бой. И первыми его приняли разведчики.

Да, заслуженно командир разведчиков Александр Дудин награжден орденами Отечественной войны I и II степени, орденом Красной Звезды и многими медалями.

СЫН ПОЛКА



Ю.М.Волков в музее боевой и трудовой славы школы-интерната № 9 ст.Богданович беседует с руководителем музея О.Косаревой

Перевалило уже за полвека с того дня, когда я, 13-летний мальчишка, услышал: "Война!"

Немогу словами передать всего, что творилось тогда в детской душе. Помню, как со слезами провожал на фронт старшего брата, как не давала покоя недетская мысль: «А почему я не там?» Это не осознанное еще чувство подогревалось сообщением из газет о том, что идет набор юнг на флот ... И мы с Володей Балабановым, тоже шестиклассником, в 42-м году сговорились: «Давай, добудем справку о здоровье ...» Пошли в железнодорожную поликлинику. Врач приняла нас серьезно. А после проверки сказала: «Нет, вы не здоровы, ребята».

"Почему?" — недоумевали мы. А причина такого «диагноза» оказалась простой: сестра, узнав о нашем намерении, сказала об этом матери, а та предупредила врача по телефону.

А воинские эшелоны между тем шли и шли на запад через нашу станцию Богданович, словно зовя нас туда же. Вскоре узнал, что несколько ребят с нашей станции пытались уехать на фронт, но всех вернули.

«Попытаюсь в одиночку пробраться!» — затаился я. На следующий год, когда окончил семилетку, тайком от родителей, покинул дом и

«зайцем» поехал на запад, в сторону фронта. Было мне тогда всего 15 лет. Не предвидел всех преград, что могут стать на пути. И меня, и многих других таких, как я, ссаживали с воинских эшелонов, грузовых поездов, задерживали на станциях, направляли в детдом. И все-таки мне повезло. Летом 1944 года я «прорвался» далеко — под Тернополь. Бродил больше двух дней возле одной стоявшей в обороне воинской части. Как попасть к командиру? На местного хлопца не похож — не мог говорить по-украински. Но солдаты «пригрели» меня. А замполит, заметив постороннего, как отрезал: «В тыл».

Направили меня в детдом. По дороге туда я сбежал. Оказавшись поблизости от аэродрома около деревни Ольховцы. Опять часовые задержали меня, когда хотел попасть на аэродром. Тут уж мне ничего не оставалось, как сочинить историю, что я сирота. Родители, мол, погибли ...

И видно — судьба: зачислили меня воспитанником 124-го отдельного батальона аэродромного обслуживания.

Какой это был для меня радостный день!

Закончились скитания в прифронтовой полосе и начались будни, полные нелегкого и опасного труда на полевых аэродромах. С первого дня уже был на подхвате — подносил ленты для заправки пулеметов на истребителях, выполнял другие задания. Приходилось подтаскивать и пятикилограммовые бомбы к боевым самолетам. И все это часто под бомбежкой и обстрелом фашистских самолетов, которые проносились над полевым аэродромом на брющем полете.

Вскоре, после того, как я попал в батальон, довелось испытать боевое крещение. Случилось это так. Звено наших истребителей сопровождения вылетело на очередное боевое задание. Израсходовав боеприпасы, возвращалось обратно. Только наши самолеты совершили посадку — к ним направились машины для заправки горючим. И вдруг в небе появились вражеские самолеты (видно, привели их наши летчики «на хвосте»).

И началось! Быстро взлетело дежурное звено истребителей. Завязался бой над аэродромом. Запомнился надолго тот день и час: июльская жара, треск пулеметных очередей, разрывы бомб в разных концах аэродрома. Фашистским летчикам не удалось прицельное бомбометание. Они вынуждены были сбрасывать бомбы, куда попало. Однако урон хозяйству аэродрома они нанесли.

После случившегося я проникся еще большим уважением и любовью к своим старшим товарищам. С ними переносил все тяготы фронтовой жизни. Да и как было не гордиться летчиками, которые за день совершали по 5-6 боевых вылетов! Случалось, что пилоты не успевали даже пообедать — из боя и снова в бой.

В ходе наступления нашей армии в 1944 году полевые аэродромы

перемещались под Перемышль в Прикарпатье. А в августе 1944 года 8-ю воздушную армию, в которую входила и наша часть, передали Четвертому Украинскому фронту. Мы стояли под Самбором во Львовской области. И тут произошел тоже незабываемый эпизод. Как-то утром была объявлена тревога, — почти над нашим аэродромом появились «Мессершмитт», «Фокке-Вульф» и пассажирский самолет. Вражеские боевые машины, подлетая, покачивали крыльями. Наши летчики кинулись к своим самолетам. Но ЧП не произошло. Оказалось, что на нашу сторону перелетела группа чешских летчиков. Они потом вместе с нами воевали.

В конечном периоде войны мне пришлось участвовать в техническом обслуживании штурмовиков и бомбардировщиков. А это значило, что забот и хлопот становилось все больше. И нагрузка на каждого возрастала. Но молодости всё оказалось по плечу — справились!

Окончание войны меня застало на территории Польши, в Кракове. После домобилизации я учился в Станиславском (ныне Ивано-Франковском) техникуме физической культуры. И случилось так, что после окончания техникума работать пришлось там, где воевал — в Самборе. Там же был призван и на действительную воинскую службу. Но, как, наверное, каждого фронтовика, незримые нити тянули меня в родные края. Возвратился я домой, откуда тайком уходил на фронт. С той поры и работаю в городе Богдановиче.

Иногда меня спрашивают, что было особенно трудным на войне?

Прежде чем ответить на этот вопрос, я мысленно переношусь в то далекое время. Вижу помещение столовой, столики на четырех человек и ... пустующий стул: кто-то не вернулся с боевого задания ... Видеть это, сознавать, что не стало товарища, было невыносимо тяжело.

**Ю.ВОЛКОВ, ветеран войны, учитель
школы-интерната № 9 ст.Богданович**

БЕЗ СНА И ОТДЫХА

Еще в 1931-33 годах, когда училась в ФЗУ в Камышловле, основательно преподавали нам военное дело. Когда пришла на станцию Свердловск-Пассажирский, стала заниматься в кружках «Готов к труду и обороне», «Ворошиловский стрелок».

В Свердловске, в саду Дворца пионеров, была установлена 45-метровая парашютная вышка. С нее прыгали все желающие, приходили целыми группами. На моем счету был не один десяток прыжков.

К этому времени я умела уже стрелять и оказывать первую медицинскую помощь. В первые же дни войны пришла в военкомат:

— Прошу принять добровольцем.

Несколько дней интенсивных занятий и незабываемая дорога на фронт. И нигде не встречали мы равнодушных лиц. Все от мала до велика махали нам вслед руками, кричали:

— Возвращайтесь с победой! Скорей возвращайтесь!

В конце июля нас привезли на Калининский фронт до разъезда Соблаго. Дальше ехать было нельзя, перед нами разбомбили эшелон. Здесь и началась моя фронтовая жизнь. Первые дни на фронте служила я в военно-полевом госпитале. В городе Андреаполе оборудовали мы для приема раненых две школы. Под покровом ночи возили со станции раненых, все они были тяжелые, неходячие. За мной закрепили три палаты. В двух по десять человек русских, и в третьей ... два немецких офицера. Что делать, кому-то надо было лечить их, прежде чем доставить в штаб для допроса.

Трое суток без сна и отдыха продолжалось мое дежурство. Ни на минуту не оставляли раненых, ведь многие теряли сознание, так тяжелы были ранения. Оказав бойцам первую помощь, отправляли их дальше в тыл.

В Андреаполе стояли мы недолго, нас перебросили в район Старой Торопы. Там нас, десять девушек-комсомолок, назначили в постоянную охрану прачечного отряда, заменив десять бойцов-мужчин, отправленных на передовую.

От Старых Тороп началось отступление. Отступали маршем по 70 километров в сутки под постоянным обстрелом и бомбежкой немецких самолетов. На сутки выдавали по четыре галеты — вот и вся еда.

Неизмеримо тяжело и больно было уходить, оставлять нашу землю, людей врагу. Нам, девочкам, было вдвойне тяжелей, но искали в себе силы, верили, что отступление наше временное.

От Старой Торопы до Ржева, от Ржевы на Старицу. В Старице шли уличные бои. Меня взяли санинструктором в отдельный линейный батальон связи. От Старицы отступали на Торжок, Калинин.

В 653-м отдельном линейном батальоне связи служила в роте постоянной связи. Здесь мне присвоили воинское звание сержанта. Потом была служба в 248-й зенитной батарее, а с июня 1942 года по ноябрь — старшина медицинской роты в 247-й стрелковой дивизии.

Часто приходилось возить раненых из медсанбата в госпиталь или с переднего края в медсанбат. Возвращаясь на передовую, везла на автомашинах снаряды. Ездить приходилось без отдыха по многу раз подряд. Бывает, докладываю комбату, а сама еле на ногах держусь.

— Вы, старшина, когда отдыхали? — спрашивает он.

— Трое суток назад ...

Даст комбат два часа отдыха, и снова приказ ехать за ранеными. В Смоленской и Калининской областях места болотистые, дороги разбиты танками. Ночью фары зажигать не разрешалось. Чтобы шоферу видеть дорогу, шла перед автомашиной с белым платком в руках.

За время наступления дивизии в медсанбат поступало до трех тысяч раненых, и всех надо было принять. Приходилось выполнять массу хозяйственных дел — отдавать в починку обувь, добывать сено для набивки матрацев и делать многое еще. Из всего этого складывались нелегкие будни войны.

В ноябре 1942 года во время очередного наступления довелось мне эвакуировать из медсанбата в госпиталь села Погорелое Городище тысячи тяжелораненых лежачих бойцов. В ноябрьский холод по настилу, проложенному через болото, медленно двигалась цепочка из семидесяти машин. И так несколько рейсов подряд. На открытых грузовых машинах лежали раненые, а мне оставалось только молить святых, чтобы все прошло благополучно. На этот раз повезло, ни один человек не погиб в дороге. Наши перешли в наступление там, где немцы не ожидали. Еще одна пядь земли русской была очищена от фашистов.

В конце сорок второго я попросилась у начальника медслужбы дивизии на передовую, и меня перевели в 778-й артиллерийский полк санинструктором. Когда я прибыла к месту службы, наша дивизия вела ожесточенные бои, отстаивая занятые рубежи в Смоленской области. Линия фронта проходила через деревню Жеребцово, которая была «в мешке». Большую часть деревни занимали наши, но треть селения была у фашистов.

С наступлением ночи 5 декабря меня с группой солдат направили в деревню Жеребцово. Мышли по долине, обстреливаемой немцами со всех сторон из пушек. Не раз при взлете вражеских осветительных ракет по команде «Ложись!» бросались на землю. Погода стояла на редкость теплой, даже снег подтаял, так что мы были мокрыми насквозь. Зато в деревню удалось добраться без потерь.

От самой деревни осталось только название, все было разбито, даже русские печи. Ни кустика, ни деревца — все уничтожено огнем. В землянке, куда меня привели, лежать было негде. Раненые сидели, прижавшись друг к другу. Выдали мне две гранаты, наган у меня был. Остаток ночи прошел тихо, а на рассвете наверху уже началась перестрелка, послышался крики раненых. Я выскочила из землянки и начала оказывать первую помощь.

Снег, грязь, кровь — все смешалось. Атаки следовали одна за другой. И так несколько дней подряд. Стоял сплошной грохот, даже голоса своего я не слышала. Затащила очередного раненого в окоп, чтобы лучше было перевязывать, только обработала рану на ноге, как рядом

разорвался снаряд. Успела только закрыть собой солдата. Когда пришла в себя, стояла гнетущая тишина. Подумала даже, что уже умерла. Но нет, тихонько пошевелилась, стала разгребать землю.

Надо было видеть лица солдат, перед которыми я появилась внезапно в буквальном смысле из-под земли. Первым делом откопала солдата, он был жив. Еще несколько часов работала я на передовой в полной тишине. Лишь к вечеру слух вернулся ко мне.

В одном из жестоких боев за деревню оказала я помощь старшему лейтенанту Анатолию Семенюку. Он был весь изранен, мне не хватило даже имевшихся в сумке бинтов, пришлось просить запасные перевязочные пакеты у наших солдат. Для отправки раненого в тыл нужно было соорудить щиток для придания телу неподвижности. Здесь же, на передовой, собрала досочки, палки. Вместе с политруком Евгением Мойсисом соорудили щит.

— Евгений, отомсти! — только успел произнести Толя и потерял сознание.

Так мы его отправили без сознания, не зная, выживет ли. Об этом я узнала лишь 34 года спустя, когда в 1976 году впервые встретились в Москве ветераны нашей 247-й Рославльской стрелковой дивизии. И Семенюк, и Мойсис были на встрече. Оказалось, что Анатолий почти два года пролежал в госпиталях: перенес 14 операций, но остался жив. Как родную сестру встретили меня фронтовые друзья.

... Две недели наша дивизия удерживала Жеребцово, а 15 декабря нас сменила другая дивизия.

На войне всякое бывало. Мой долг — спасти раненых — выполняла, как могла, добросовестно. Но случалось и такое, что спасали меня. Это произошло в марте 1943 года. Наш наблюдательный пункт находился на высоте. Меня вызвали на батарею. Спустившись с высоты, я оказался на открытой местности, на которой не было ни одного кустика. Бросилась бежать, но, услышав свист снаряда, распласталась на земле. Восемь снарядов немец не пожалел для меня, как в заколдованном круге падали они рядом, но лишь обдавали мелкими бессильными осколками.

Переждав обстрел, не веря, что осталась в живых, побежала дальше. Добралась до реки, которую нужно было перейти, чтоб попасть к нашим. Вот здесь-то и случилось непредвиденное. На реке — ледоход. Лед ломался, трещал, напоззали друг на друга большие айсберги. Сначала я довольно удачно прыгала с льдины на льдину, добралась до середины реки. Течение уносило меня все дальше, а льдины попадались все мельче, не выдерживали моей тяжести.

На батарее меня увидели наши ребята, побежали к воде кто с доской, кто с жердью. Быстро бросились в реку, создали живую цепочку, удерживая на воде концы деревянной палочки-выручалочки. Мне действительно

удалось зацепиться за протянутую жердь и так добраться до берега.

Только ступила на землю, как фашисты открыли огонь, закричали раненые. И вновь я бросилась вперед выполнять свой долг сестрички, помогать бойцам, только что спасшим меня.

В Смоленской области освобождали мы деревню Полики. Бои шли не один день. В одном из домов в погребной яме, наглухо закрытой снаружи, нашли пятерых жителей: старика со старухой и женщину с двумя детьми. Все они опухли от голода, ребятишки уже не могли сами передвигаться, их подхватили на руки солдаты. Всех их отправили в тыл.

В 778-м артполку довелось мне служить санинструктором при разведчиках. Однажды ушли мы далеко вперед, выбрали наблюдательный пункт на нейтральной полосе. Наступила ночь. Я сменила одного из разведчиков, стоявшего на посту. И вот хожу вдоль окопа, чтобы не замерзнуть, а ребята отдыхают. Вдруг вижу: идет человек со стороны переднего края. Притаилась, жду. Только рассмотрела немецкую форму, резко вскинула винтовку:

— Хэндэ хох!

Фашист, видимо, не ожидал такого поворота дела, безропотно поднял вверх руки.

Выскочили из окопа ребята.

— Ну и сестра, Мария! — смеются, по плечу хлопают.

А немец совсем растерялся, рот открыл от изумления. Так мы «языка» взяли.

Была я на войне дважды ранена и контужена под Кенигсбергом. Тяжелое осколочное ранение в грудь и ногу от противотанковой мины врачи считали безнадежным. Но я выжила после операции. Правда, часть осколков так и осталась во мне острой памятью о войне.

Может, кто и посчитает, что нескромно с моей стороны рассказывать так много о себе. Но ведь нас, бойцов войны, осталось немного.

Если каждый расскажет непридуманную бль о войне, о своем выполненном долге, память об этих святых годах не умрет в сердцах поколений. А это важно, чтобы жила память.

М.ПЕТУХОВА, инвалид войны, ветеран труда

ТАКИМИ МЫ БЫЛИ



В.И.Козлов — телеграфист
военно-эксплуатационного отделения № 3

Когда ноют на погоду проклятые фронтовые раны, невольно вспоминаю былое. Память возвращает в прошлое, когда на фронтовых железнодорожных станциях необходимо было днем и ночью принимать поезда с грузами для обеспечения жизни и боя войск. Тяжелым был путь к Победе для всех.

Работу фронтовых станций обеспечивали специальные формирования НКПС В третьем военно-эксплуатационном отделении я работал осмотрщиком вагонов. Самолеты противника бомбили наши станции, смерть постоянно ходила за нами. Много смелости и отваги проявляли работники транспорта и офицеры военных сообщений при ликвидации пожаров, восстановлении путей и организации эксплуатационной работы.

ВЭО-3 формировалось в Свердловске. Наш воинский эшелон выгрузился под Старой Руссой на станции Валдай в феврале 1942 года. Отсюда начался наш фронтовой путь. Постоянно меняли свою дислокацию, в зависимости от продвижения войск, восстановления разрушенных железных дорог.

На прифронтовые выгрузочные станции поступали артиллерия, танки, другие грузы, людское пополнение. На станциях не было выгрузочных платформ. Всякий раз приходилось строить временные платформы из шпал, которые мы скрепляли скобами. Для маскировки эти работы и выгрузку часто проводили в темное время суток...

Это были линейные станции, находившиеся в небольшом удалении от линии фронта, с небольшим путевым развитием. Если были тупиковые пути, на них строились торцевые платформы, с которых было удобнее выгружать танки и другую тяжелую технику. А вот пушки приходилось

выкатывать вручную. Всеми этими работами всегда руководил офицер военных сообщений.

Задания на погрузочно-выгрузочные работы мы получали от военного коменданта, он устанавливал очередность приема поездов на станции. Выполнялись работы и по погрузке боевой техники в ремонт, санитарных летучек. Санитарные летучки были сформированы из двухосных вагонов. Они перевозили раненых во фронтовые госпитали.

Остался в памяти день 24 апреля 1942 года. На станции Добывалово шла выгрузка воинского эшелона с танками. Никакого зенитного прикрытия на станции не было, и вражеские самолеты безнаказанно бомбили нас. Здесь я был ранен, ударной волной отброшен метров на пятьдесят. Уже темнело, меня подобрал не сразу. Так я попал в госпиталь, где два месяца залечивал раны, затем снова возвратился в свое ВЭО. Каждый солдат после излечения старался возвратиться в свою часть, на фронт.

Осенью 1942 года нас вернули в Свердловск. Работали все мы в Свердловском узле. Я работал осмотрщиком вагонов на станции Свердловск-Сортировочный. В смене были в основном женщины и подростки, и только часть взрослых мужчин работали пролазчиками. Трудились в две смены, питались плохо. Были случаи, когда люди от истощения падали в обмороки.

... Больше всего хлопот было с литерными поездами, которые шли по особому графику. Их было много. Обнаруженные неисправности приходилось устранять в очень короткие сроки. За какие-либо задержки, допущенные нарушения виновникам грозило наказание гаупвахтой. Иногда за хорошую работу от военного коменданта нам перепало поощрение — из военно-продовольственного пункта, где питались транзитные воинские эшелоны, нам давали солдатский обед. Жили мы в купированном вагоне здесь же на станции.

Работа с поездами ответственная и тяжелая, круглосуточная. В нашей смене было много молодых работников, еще несовершеннолетних, пришедших из ФЗУ.

Недоставало рабочих в вагонном депо. В свободное время нас привлекали на ремонтные работы в депо. Никто не стонал, не отказывался, надо для Победы, для фронта — и мы шли. Вносили деньги на строительство танков, самолетов.

... Такими мы были в те трудные военные годы.

Г.ЗЫРЯНОВ, ветеран войны и труда

МАШИНИСТ БРОНЕПОЕЗДА ПЕТРЕНКО



И.С.Петренко — машинист бронепоезда
«Свердловский железнодорожник»

Когда вспоминаю о старших товарищах, с кем связала меня судьба железнодорожника, память рисует облик человека с мягкими чертами лица, добродушного, с какой-то, я бы сказал, многозначительной улыбкой при разговоре. И вместе с тем — был он человеком твердого характера.

При назначении меня к нему помощником машиниста предупредили: «Петренко — демобилизованный офицер, требует жесткой дисциплины и отличного ухода за паровозом».

Работа не пугала. В течение года я уже «втянулся» в обязанности помощника машиниста. А вот «жесткая дисциплина»... Для меня, сорванца военных лет, признаться, была не совсем приемлема. Но время шло. Рабочие будни и личный пример

машиниста Петренко Ивана Сафроновича не только компенсировали жестковатый режим работы в паровозной бригаде, а главное — изменили мое представление о ценности своего труда. Петренко и на работе, и в свободное время всем своим отношением словно ненавязчиво говорил: «Делай, как я». Его простые жизненные советы незаметно повышали в нас чувство ответственности за порученное дело, помогали набираться и жизненного опыта. А у Петренко за плечами был немалый опыт.

Позже, когда я стал управлять паровозом, но в подчинении у старшего машиниста И.С. Петренко, услышал от обычно немногословного Ивана Сафроновича, что ему довелось водить в бой бронепоезд «Свердловский железнодорожник». А в 70-х годах, когда он, став почетным железнодорожником, находился на заслуженном отдыхе, в доверительных беседах мне удалось узнать о далеко не обычной военной судьбе нашего старшего товарища и наставника.

... Повестку о призыве в действующую армию Иван Сафронович

получил 23 декабря 1941 года, и уже на следующий день он был в Свердловске, где формировался и оснащался 37-й дивизион бронепоездов.

— Трудное было время, — вспоминал Иван Сафронович, — но никто не падал духом. В паровозном депо Свердловск-Пассажи́рский «одевали» в броню паровоз — долгожитель серии О* — "овечку" в просторечье паровозников. Слесари и машинисты, инженеры и техники, руководимые начальником депо М.Я.Перекальским, объявили себя на казарменном положении и сутками не выходили из цехов, решая необычные задачи. Особенно трудно пришлось котельщикам и инженерам. Впервые, получив броневую сталь, не имея соответствующей оснастки, должны были гнуть броневые плиты по конфигурации котла и будки машиниста. Инженерам и слесарям-экипажникам также пришлось решать сложную задачу. С установкой броневых плит нагрузка на оси колесных пар маломощной «овечки» возрастала до 23 тонн, то есть превышала нагрузку на ось самого мощного паровоза того времени — паровоза серии ФД. Но рабочая смекалка, инженерный расчет позволили преодолеть и этот, казалось бы, непреодолимый технический барьер.

Бронеплощадки вновь формируемого бронепоезда готовились и оснащались орудиями и пулеметами в вагонном депо Свердловск-Сортировочный.

В канун 24-й годовщины Красной Армии бронепоезд был готов к отправке на фронт. Второй бронепоезд 37-го дивизиона изготовили тагильские железнодорожники. Торжественной была передача бронепоездов железнодорожниками воинам-уральцам. Короткий митинг на при вокзальной площади — и в путь, на Москву.

"Вложили мы силу в работу свою,
Всю мощь воедино собрали,
Чтоб наш бронепоезд в жестоком бою
Напомнил врагам об Урале", —

писалось в рапорте свердловских железнодорожников в адрес Народного комиссариата путей сообщения.

В конце февраля 1942 года уральские бронепоезда прибыли в Москву. Хотя врага уже отогнали от столицы, но воздушные налеты продолжались, особенно ночью.

— Нас объединили с грузинским бронепоездом, участвовавшим в обороне Москвы, команда которого имела боевой опыт и щедро делилась им с нашей необстреленной командой, — вспоминал Петренко. — В мае 1942 года обстановка на юге страны сильно осложнилась и нас направили в направлении Азовского моря. После занятия немцами Ростова бронепоезд вступил в бой. От станции Куцевка бронепоезд выходил на огневые налеты в сторону Ростова. В небе свирепствовала немецкая авиация, воздушного прикрытия у нас не было, отбивались от наглевших немецких

ассов только наши зенитчики. Не дрогнув в первых боях, команда бронепоезда набиралась боевого опыта. За светлое время суток отбивали до 8 налетов фашистов.

Немецкая бронированная армада оттеснила наши войска в предгорья Кавказа. Бронепоезду была поставлена задача — прикрывать войска и железнодорожные эшелоны, отходящие за Кубань в сторону Новороссийска. В боях за Кубань укрепилось боевое мастерство всей команды бронепоезда, особенно артиллеристов-зенитчиков и паровозных бригад. Зенитчики сосредоточенным, прицельным огнем защищали бронепоезд от немецких самолетов, паровозные бригады за счет высокого мастерства, выполняя команды командира бронепоезда, маневрируя скоростью и внезапными остановками, срывали прицельное бомбометание фашистских летчиков. Зенитчикам бронепоезда за сутки удавалось сбивать до четырех вражеских самолетов.

Особенно тяжелым был переход от Кушевки до Тоннельной.

... Беспрерывные удары авиации. Дорогук отступлению бронепоезда перерезали немецкие полевые войска. Но, сметая огнем артиллерии кольцо окружения, бронепоезд рвался на соединение со своими войсками. Наконец вырвались из окружения. Люди валились с ног, задыхаясь от пороховых газов, взрывов авиационных бомб. Вдруг сигнальщик крикнул :

— На подходе девять стервятников ...

А снарядов нет ...

Команда командира:

— Дымовые шашки поджечь! Машинисту задымить поезд!

То есть имитировать якобы повреждение паровой части котла ...

С воздуха наверняка была видна «тибель» крепости на колесах, и вражеские самолеты ... отвалили в сторону, не сбросив ни одной бомбы...

В Тоннельной бронепоезд базировался две недели. После устранения повреждений он снова выходил на огневые налеты по боевым порядкам пехоты противника, отбивая танковые наскоки и атаки авиации.

За бои на Кубани Иван Сафронович был награжден первой боевой наградой — медалью «За отвагу».

В Новороссийске бронепоезд уральцев объединился с другим, команду которого составляли черноморские моряки.

В трагические дни обороны Новороссийска артиллеристы бронепоезда били по спускавшимся с гор немецким танкам и вражеской пехоте. В тяжелых боях от Ростова до Новороссийска на счету «Свердловского железнодорожника» — 13 сбитых немецких самолетов, уничтожено 22 вражеских танка и большое количество живой силы противника. Защищая Новороссийск у стен цементных заводов, уральцы вписали последнюю страницу в боевую историю бронепоезда. Отрезанные от баз снабже-

ния, лишённые маневра, бойцы, выполняя приказ командования, расстреляв все боеприпасы, оставили бронепоезд, который был подготовлен к взрыву и взорван, чтоб не достался врагу.

Бойцы из команды бронепоезда были зачислены в состав 217 стрелкового полка и продолжали как пехотинцы бить врага.

Неутомимый и бесстрашный комиссар Ф.Д.Бондарев добился у командования разрешения собрать уцелевших бойцов из команды бронепоезда и вывести их в Гагры. Там своими силами с помощью местных железнодорожников и моряков в ноябре-декабре подготовили и вооружили новый бронепоезд. И.С.Петренко был назначен заместителем командира по технической части.

Окончание войны застало М.С.Петренко в Иране, где находились войска союзников — наши и английские.

... Несмотря на тяжелые испытания, военную судьбу Петренко я бы все же назвал счастливой. Из ушедших на фронт работников нашего депо ему, в числе немногих, удалось вернуться к семье и в родной коллектив. Более 80 человек из депо сложили головы на полях сражений.

Мы помним о них !

Н.НИКОНОВ, ветеран труда

ВОЕВАЛИ ДОСТОЙНО

Воспоминания о войне никого не согревают. На память приходят потери друзей, картина разрушенных жилищ, где когда-то людям было тепло и уютно.

В феврале 1942 года я был направлен в Пермь, где формировался 44-й отдельный дивизион бронепоездов. Здесь меня назначили машинистом бронепоезда «Котовский». Но сначала нужно было бронепоезд построить. Вместе с рабочими железнодорожных мастерских мы устанавливали артиллерийско-пулеметное вооружение и осваивали новое дело.

Боевое крещение бронепоезда «Котовский» состоялось в июне 1942 года на Воронежском фронте, в районе станции Грязи-Воронежские. Бои шли упорные, тяжелые. Задача у нас была такая: маневрировать огнем пушек, поддерживать наступление войск. Задачу выполнили, но досталось и нам: был мощный налет фашистских бомбардировщиков на станцию, и наш бронепоезд получил повреждение от попадания бомбы. В тот день у нас были первые потери. Погибли земляк — верещагинский машинист Тиунов и два помощника машиниста.

Отремонтировались быстро в депо на этой же станции. Снова были в строю и выполняли задачи мощной подвижной батареи.

С каждым днем росло тактическое и огневое мастерство команды. Второй бронепоезд 44-го дивизиона — «Щорс» — действовал на этом же направлении, но на соседней станции. Там тоже служили верещагинцы, и мы чувствовали их поддержку.

После освобождения Воронежа в начале 1943 года «Котовский» был переброшен под Харьков, где шли ожесточенные бои. Теперь мы выполняли роль бронепоезда ПВО, отражая многочисленные налеты вражеской авиации. На этот раз бронепоезд пострадал серьезно, вышел из строя и вынужден был идти на длительный заводской ремонт.

В 4 часа утра 22 июня 1944 года, то есть ровно через три года после вероломного нападения гитлеровской Германии на нашу страну, началось мощное наступление советских войск в Белоруссии, известное под названием «Багратион». Я запомнил этот день. Фронт противника был прорван во многих местах.

Немало фашистских дивизий было окружено тогда в минском «котле». Отступающий противник не мог нигде закрепиться, и мы гнали его вплоть до берегов Балтики. За боевые заслуги при взятии города и крупной военно-морской базы Клайпеда (Мемель) в Литве 44-й отдельной дивизион бронепоездов был удостоен звания Клайпедского.

Последней операцией, в которой участвовал дивизион, была Тукумсо-Либавская. Крупная группировка войск была прижата нами к морю, но противник получал поддержку с моря и воздуха и отчаянно сражался до 8 мая, когда в Берлине был подписан акт о безоговорочной капитуляции. Здесь, под Либавой, мы и встретили весть о долгожданной победе.

Вместе со мной воевали на бронепоездах машинисты-верещагинцы П.С. Михеев, П.Т. Тиунов, А.П. Вологов, В.И. Деменев, помощники машиниста П.Ф. Санаев, И.С. Власов, В.Ф. Вертышев. Думаю, что созданные и укомплектованные железнодорожниками Прикамья 44-й, 37-й отдельные дивизионы бронепоездов воевали достойно, как положено уральцам.

А. БУДИН, ветеран войны и труда

ВСЕ ТРУДНЫЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА

ГОРЕЧЬ ОТСТУПЛЕНИЙ

Самолёты заходили бомбить ст. Слободка по одному, остальные на небольшой высоте кружили вокруг железнодорожного узла. Знаний, тем более опыта поведения в такой ситуации у всех нас почти не было. Сколько длился этот страшный суд? Может, час, может, больше. Самолётов шло 9, по трое. Это в воздухе. А на станции, кроме военных грузов, шедших под выгрузку, стояли эшелоны с автомашинами, тракторами, другой техникой, обратно возвращались порожняки, и многие из них везли эвакуированных из Молдавии,



М.Н.Чернованенко

большой частью евреев. На первом пассажирском пути стоял платформенный состав с людьми. Сколько же бомб упало на них, совсем незащищенных и ни в чем не виновных? Число погибших и раненых за смену железнодорожников мы могли установить. А вот сколько искалеченных и погибших среди эвакуированных, установить было трудно.

Я никогда не забуду их стонов и жалобно-просящее: «Помогите!» А крики матерей с окровавленными детьми на руках?! Такое не изгладить из памяти. Позже довелось видеть не мало людской крови, много убитых, сам нераз уходил от смерти, просто чудом оставался жив, но из всех пережитых на войне напастей, та первая бомбежка была самой варварской: каждая из бомб несла с собой неминуемую смерть.

Таким было мое боевое крещение. Вражеские самолёты и потом не раз появлялись над нашей станцией. Но мы уже принимали меры. Налаживалось оповещение «Воздушная тревога», и, что могли, мы старались вывести за пределы станции, спешили отправить готовые поезда.

С первых же дней войны офицеры военных сообщений, да и руководители станций, были в затруднении, поскольку без приказа станцию нельзя было оставлять. Войска передовой линии отходили, и мы, не

дождавшись приказа, оставляли станции, когда нас уже обстреливали фашистские автоматчики. Так было и на станции Слободка. Мы вместе с подрывниками отошли тогда, когда на Западной горловине появились немецкие мотоциклисты. Это повторялось неоднократно. Часто со штабом армии терялась связь...

Что такое миномётный обстрел, мы узнали на станции Веселый Кут, куда отошли после Слободки. Не успела кавалерийская разведка ускакать, как посыпался град мин. Угнетающий свист, множество осколков, паника и жертвы. Это было в середине дня. Около станции — роскошный сквер, много деревьев. На самой же станции никаких укрытий не было. Обстрел застал играющих в сквере детей, никто ничего не подозревал... Ни один налет самолётов или обстрел артиллерии не обходились без раненых и убитых. И таким горьким был весь путь отступления до Северного Кавказа.

ПЕРЕПРАВА, ПЕРЕПРАВА

Есть стихи о переправе. На моем фронтовом пути их встретилось три: через Буг, Днепр и Дон. Мы не были в числе отступающих, а руководили всем процессом переправы людей и техники. Все хотели быстрее оказаться на том берегу. А скопление войск ещё больше нацеливало противника на удары с воздуха. Самолёты врага ночами над рекой вешали светильники на маленьких парашютах. Было светло, как днём, и цель для бомбометания хорошо освещалась. Работали мы на причалах.

Какая из переправ была труднее — не знаю. Пожалуй, сложнее всего было переправляться на другой берег Буга. Немцы вышли на высоты нашего правого берега, и уже под огнём противника мы с Сашей Деревякиным переправлялись на лодке через реку. Здесь и на Днепре на переправах работали речные суда. На Дону был уложен пантонный мост...

На Днепре из Херсона мы переправлялись в район Цюрюпинска. В этом городе родилась фронтовая песня «Ой, Днепро, Днепро». И сейчас я слушаю её со слезами на глазах, а тогда сердце сжималось от невыносимой тревоги. За Днепром остались мать и отец, родные места, где проходило моё босоное детство, где я учился и начинал работать.

После тяжёлых оборонительных боев наша 9-я армия перешла в контрнаступление через Шахты, Новочеркасск, остановив движение 1-й танковой армии противника на Кавказе.

В Ростове мы задержались — была обыкновенная работа, как на войне, а до этого в Донецкой операции, когда немецкие танки вклинивались в наши позиции и машинисты бросали поезда практически в тылу противника, офицеры военных сообщений (в большинстве своём инженеры, в том числе и машинисты паровозов) садились на

локомотивы и выводили поезда с территории, занимаемой врагом.

Транспортная обстановка была различной, приходилось действовать и на переднем крае. Хорошо помню такой случай, подтверждающий работу воевод в качестве и разведчиков. В районе станции Красновка скопилось много армейских грузов. Их необходимо было вывезти, любой ценой спасти. Состояние армейского железнодорожного участка оставалось неясным. Командующий войсками 9-й армии генерал-полковник Черевиченко приказал начальнику военных сообщений армии военинженеру I ранга Г.А. Тимофееву произвести разведку в районе станции Красновка и, в зависимости от обстановки, принять решение на пропуск поездов.

Вместе со своим помощником капитаном И.П. Филатовым они выехали в указанный район на машине. Недалеко от Красновки фашистский танк из укрытия в упор расстрелял их машину. Были ранены оба наших разведчика, причем Тимофеев очень тяжело. Капитан Филатов, истекая кровью и пересиливая боль, через поле с созревающей пшеницей на плечах вынес своего командира в ложбину. Там шли подводы войск, отходивших на новые рубежи. Филатов волевым решением забрал одну из подвод и доставил Тимофеева в тяжёлом состоянии в медсанбат. Он спас ему жизнь...

ВСТРЕЧА С БРАТОМ

К тому времени, когда мы дошли до Северного Кавказа, меня назначили в отдел военных сообщений армии. Питались мы в военторговской столовой. Здесь же столовались девчата из цензуры. И вот однажды одна из них, услышав мою фамилию, спросила:

— У вас есть брат?

— Конечно, есть, — ответил я с тревогой, — а что вы о нём знаете, где он?

Девушка пообещала сообщить мне подробности на следующий день. И действительно утром она назвала мне номер полевой почты моего брата Николая. В оперативном отделе я узнал, что это истребительный противотанковый батальон нашей же армии. Узнал также, на каком участке он находится и, с разрешения начальника, тут же помчался на машине на поиски брата.

На переднем крае меня остановил вышедший из укрытия солдат: «Дальше ехать нельзя, дорога обстреливается». Были слышны автоматные очереди, неподалеку ухала пушка. У дороги, с обеих сторон обсаженной абрикосами, стоял указатель: «Хозяйство Щербины». Проехали ещё немного, но в распоряжение батальона можно только пройти пешком.

...Я не помню названия того небольшого селения, но помню, что в

колхозном клубе был собран офицерский состав батальона. Перед собравшимися выступал майор, это был комбат. Меня спросили, кто я. С необычным чувством желаемой встречи я представился. И тут Николай увидел меня. Мы бросились друг к другу, крепко обнялись, заплакали. Нервы. Больше двух лет мы ничего не знали друг о друге, хотя воевали в одной 9-й армии. И, кто знает, может, видимся последний раз — ведь за каждым из нас по пятам шла смерть.

Мы вспомнили с Николаем родной очаг, самую добрую на всем белом свете нашу маму, отца, погоревали, как они там, в оккупации. Наш поселок и сахарный завод были заняты немцами, вот почему прервалась и наша связь с Николаем, также воевавшим с первых дней войны.

Позднее, когда освободили родную землю, отец рассказал мне, как тяжело жилось им при немцах. Сахарный завод не успели эвакуировать, хотя частично и разрушили, немцы заставляли население восстанавливать завод. Два месяца отец скрывался в погребах. Но по доносу предателей его арестовали и предъявили ультиматум — или восстанавливать производство сахара или расстрел (отец был членом КПСС). Каждое утро у калитки отца встречал полицай и вел его на завод. И это продолжалось до той поры, пока не был восстановлен завод.

После освобождения поселка отца, как и многих других, оставшихся на оккупированной территории и не ушедших в партизаны, исключили из партии...

Ничего этого мы с братом не знали. После нашей первой встречи мы вновь надолго потерялись и встретились лишь в конце войны в Дрездене. Здесь меня нашел капитан танкист, мой брат. Тогда мы весь день провели вместе на бывшей даче Геринга. Но это было потом, а пока...

НАЧАЛОСЬ НАСТУПЛЕНИЕ

В ходе битвы за Кавказ в 1942—1943 годах 9-я армия оборонялась на Грозненском направлении. Непокойно было нам в Чечено-Ингушетии — нас предавали. Через Кавказские горы от местных жителей поступали противнику сведения о расположении наших войск, штабов, поэтому немецкая авиация точно наносила бомбовые удары.

В январе 1943 года началось наше наступление и до самой Победы — более двух лет — я шел от Кавказа до Берлина. Сколько было на этом пути тяжелых дней и беспросветных ночей! Легко не было. В первые дни наступления, когда овладевали укрепленными рубежами, несли большие потери. Память хранит жуткие картины: мы едем с одной станции на другую, а по обеим сторонам дороги — трупы, трупы, трупы, слегка припорошенные снегом. А сколько раз над нашей одинокой машиной делал разворот «Мессершмитт» и поливал её, бедную, огнем. После каж-

дой такой «охоты» обязательно кого-то из нас не оставалось в живых.

...Мне не описать в этом воспоминании весь четырехлетний ратный труд офицеров военных сообщений и железнодорожников фронтowych станций. Все наступательные операции наших войск были связаны со сроками подвоза боевой техники, перегруппировками войск, людскими перевозками. Каждый раз командующий войсками фронта рассматривал и утверждал план и сроки окончания подвоза в район сосредоточения всего необходимого в дни наступления.

Противник знал, что успех боевых операций напрямую зависел от слаженной работы железнодорожного транспорта, поэтому постоянно разрушал наши транспортные коммуникации.

Наша армия задержалась при наступлении на Краснодар и при разгроме противника на Таманском полуострове. По завершении этих операций 9-я армия была расформирована.

Из кавказских впечатлений тех лет остались в памяти такие: мы въезжаем в чеченский аул и видим мужчин в папахах, сидящих на корточках в кругу. Их не брали на фронт. Они не работали. Всё хозяйство вели женщины.

Потом я узнал о многих вековых традициях этого народа: о калыме, мести и других обычаях.

Здесь жена Кавказе довелось мне побывать в госпитале, развернутом на базе серноводского санатория.

После расформирования нашей армии мне было предложено ехать в Иран. Через эту страну шла помощь США нашей армии. Прошел и проверку в ЦК партии и других органах и был направлен в распоряжение министерства внешней торговли. Но уже перед получением выездных документов в Иран запротестовал:

— Отправьте меня на фронт, отказываюсь ехать за границу.

После приема у заместителя министра обороны мою просьбу удовлетворили и командировали на Первый Украинский фронт.

В СОСТАВЕ ПЕРВОГО УКРАИНСКОГО

В книгах «Военные сообщения за 50 лет» и «Уходили на фронт эшелоны» запечатлены многие памятные для меня эпизоды, рассказывающие о буднях железнодорожников и офицеров ВОСО в годы Великой Отечественной войны. Приведу лишь некоторые из них.

Шла подготовка к Львовско-Сандомирской наступательной операции. Весь поток грузов для фронта перерабатывался на узлах Казатин и Шепетовка. Я был назначен заместителем военного коменданта Шепетовского участка. Это был прифронтовой участок. Только в мае 1943 года на наши узлы было совершено 52 налета самолётов противника. Каждый

из них вызывал разрушение станций, уничтожение техники, различных грузов и, конечно, людские жертвы. Но перевозки все равно выполнялись.

Железнодорожники и офицеры военных сообщений проявляли в своей трудной и опасной работе мужество и храбрость, делали всё возможное и невозможное, чтобы сохранить войска и грузы для фронта, обеспечить непрерывность работы узлов. Обычно грузы рассредоточивали и старались сократить их обработку до минимума. Но как-то раз после одной из бомбёжек в транспорте с боеприпасами стали рваться снаряды. Состав мог взорваться в любую минуту, а на станции находился санитарный поезд, стояли цистерны с наливом. Необходимо было принять экстренные меры по спасению раненых и грузов. И вот мы вдвоем с составителем Максимчуком, пренебрегая опасностью, начали расцеплять состав с боеприпасами, а машинист Шаповалов отводил по два — три вагона подальше от станции в безопасное место. Вначале мы с Максимчуком работали одни, потом нам на подмогу пришли солдаты и стали вручную откатывать вагоны.

Расформировав таким образом состав, мы сохранили станцию от пожаров и разрушений, спасли от верной гибели раненых, находящихся в санитарном поезде. Чем мы руководствовались при этом? Наверное, прежде всего чувством ответственности за судьбы людей, уже повстречавшихся в бою со смертью, чувством долга за сохранность армейских грузов. Нельзя забывать и то, что я в начале войны уже пережил подобные бомбардировки, видел, к каким последствиям они ведут. И ещё. Нами двигали вера в Победу и ненависть к врагу за поруганную родную землю, за гибель тысяч и тысяч людей...

Во время другого налёта на эту же станцию авиабомба попала в вагон зенитно-пушечного пулемётного взвода, сопровождающего транспорт с боеприпасами. Паровозная бригада растерялась и покинула локомотив. Тогда находившийся рядом помощник военного коменданта капитан И.П. Филатов (о нём я писал выше), в прошлом машинист, вскочил в будку паровоза, а я вместе с подоспевшими работниками станции начал расцеплять состав. Взрыв боеприпасов вновь был предотвращен.

На Шепетовке было трудно. До этого около месяца мы пропускали поезд под артобстрелом противника. Тогда-то был тяжело ранен бандеровцами командующий Первым Украинским фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин. По состоянию здоровья отправить его в Киев можно было только поездом. От входной стрелки на локомотиве пришлось ехать мне. Главная проблема заключалась в том, чтобы угадать паузу в артобстреле станции. Ведь случись беда — я окажусь виноватым. Но пронесло. Поезд с Ватутиным прошел благополучно. При этом я вспомнил станцию Красный Лиман, где в начале войны был помощником коменданта. Почти

месяц станция обстреливалась артиллерией противника и, несмотря на это, работала, вагоны регулярно подавались под выгрузку...

Войну я заканчивал в штабе фронта, а выстраданную Победу встретил возле Берлина. Мои воспоминания вовсе не претендуют на воссоздание полной картины участия военных железнодорожников в разгроме врага. Они лишь крупитцы памяти одного человека о некоторых наиболее ярких эпизодах его военной биографии.

О роли железных дорог в Великой Отечественной войне написано немало. Дана высокая оценка железнодорожникам и офицерам военных сообщений. Главное, что в историю войны мы вписали свою строку; и четыре изнурительных года фронтовой жизни окончились для нас, как и для всего советского народа, долгожданной Победой.

**М. ЧЕРНОИВАНЕНКО, ветеран войны,
почетный железнодорожник**

ЗА НАМИ ОСТАВАЛИСЬ МОСТЫ

Ещё в 1935 году после окончания института инженеров железнодорожного транспорта я был направлен на Свердловскую магистраль. Поработал в разных должностях. Дела в общем шли неплохо. А где-то в начале 1941 года меня перевели начальником материально-технической службы на Литовскую железную дорогу. Естественно, я решил перевезти из Свердловска в Вильнюс семью. И мы прибыли туда в четыре часа утра 22 июня 1941 года. Не успели добраться до дома — попали под бомбёжку, так что на следующий день пришлось нам эвакуироваться.

Таким было для меня начало Великой Отечественной войны.

Вернулся в Свердловск. Здесь и был призван в действующую армию, где находился с начала января 1942 года по июль 1946 года.

Что лежит между этими временными рубежами? Если коротко ответить на этот вопрос — обыкновенная фронтовая судьба.



Я.Я.Овштапер

В самом начале своей фронтовой жизни был я назначен на ответственный, но более или менее спокойный пост — начальником мастерских 4-й ударной армии на Калининском фронте. Мы восстанавливали обмундирование, ремонтировали полевые кухни, ковали подковы для лошадей, которых на фронте было немало.

Но не прошло и года, и меня, как специалиста, отозвали в шестую железнодорожную бригаду. Наша задача была: восстанавливать разрушенное врагом путевое хозяйство, ремонтировать пути, возводить мосты через реки. Двигались мы по направлению Смоленск— Вележ, Витебск, Полоцк, Двинск, Кенигсберг. Разрушения были страшные, а материалов для восстановления пути нет. Как быть, когда тебе дают задание:

— Вот дрезина — садись и действуй.

И договаривались с местными путейцами, и так брали, что лежало бесхозным.

Легче стало, когда под Витебском развернули полевой завод для изготовления накладок, болтов, костылей, обрезков рельсов. Были на этом заводе свои цехи: механический, сварочный, кузница. Здесь мы обрезали покорёженные рельсы, сверлили в них отверстия.

И всё это под непрерывными бомбёжками противника. С воздуха заводик наш хорошо просматривался — огонь кузницы, искры сварки были ориентиром для вражеских самолётов. Но, несмотря на это, ни разу не было прямого попадания на завод, хотя повреждения случались.

Ремонтировать полотно дороги и укладывать рельсы также зачастую приходилось под бомбёжками. Вот почему многие из нас были контужены. Мне довелось испытать это состояние трижды. Но как бы там ни было, а пути восстанавливались. Конечно, из обрубков рельсов трудно было собрать хотя бы приличную колею. Вот почему скорость движения поездов на восстановленных участках была ограниченной.

Как-то в конце 1943 года, когда был я начальником вертушки, подъехал к нашему головному вагону вестовой на дрезине, спросил старшего. Я отозвался.

— Вас вызывает начальник железнодорожных войск.

Я прибыл по вызову, и тут состоялся такой разговор.

— Почему так медленно едете?

— Быстрее нельзя, можем повалить весь поезд, — ответил я.

Так что пословица: «Тише едешь — дальше будешь» оставалась для нас актуальной до самого Кенигсберга.

Немало хлопот было связано с восстановлением мостов. Мне пришлось восстанавливать три из них. Самый памятный и трудный оказался мост через реку Двину. Прежний мост длиной около километра был полностью разрушен. Чтобы возвести временный мост, нужно было не менее тысячи кубометров круглого леса. Я получил приказ командира

6-й железнодорожной бригады генерала Терюхова: в течение десяти дней обеспечить поставку этого леса. Естественно, у бригады не было на это никаких фондов. Что же делать?

Я срочно договорился с Двинским райисполкомом о поставке круглого леса, выделении лошадей и людей — в основном это были старики и женщины. Конечно, пришлось посуетиться, где-то недоспать. И лес был отгружен в срок! Командование объявило мне благодарность. Но самое большое удовлетворение мы испытывали не от этого, а от того, что мост был сооружен и через него начали перевозить эшелоны с людьми и вооружением.

После взятия Кенигсберга наша бригада была передислоцирована на Дальний Восток, принимала участие в японской кампании, выполняла спецзадание, связанное со строительством обводной ветки Слюдянка—Иркутск. В Иркутске я лежал в госпитале — сказались последствия контузий. По состоянию здоровья, как инвалид второй группы, был демобилизован в июле 1946 года.

Вот, кажется, и вся моя фронтовая биография. Но жизнь продолжалась. Я вернулся в Свердловск, до пенсии не порывал с родной магистралью, долго работал в Дорстройтресте. На одном из строительных участков этого треста трудилась и моя жена — Зоя Алексеевна. Наш старший сын Владимир окончил УЭМИИТ. Работал главным инженером Свердловск-Сортировочной дистанции сигнализации и связи.

Меня, ветерана войны, не раз приглашали выступать перед молодежью, служащей сегодня в железнодорожных войсках. О чём говорю я молодым? О том, что наше поколение уходит из жизни с твердым убеждением выполненного долга, с сознанием того, что «мы для Отчизны ничего не пожалели, мы даже сердце, как НЗ, не берегли».

Я. ОВШТАПЕР, ветеран войны и труда

ШТРИХИ МОЕЙ БИОГРАФИИ

Отец мой был дорожным мастером на главном направлении бывшей Пермской дороги, но после травмы был переведен в Чусовское отделение и работал на узкоколейке. Так что я потомственный железнодорожник.

На дорогу пришел в 1939 году после окончания ФЗУ. Начинать на энергоучастке станции Чусовская. Затем работал в локомотивном депо и на строительстве обходного пути.

Известие о войне застало меня в Чусовской. Сразу же, как и многие

другие мои сверстники, отправился в военкомат проситься на фронт, но мне сказали: «Погоди».

А в 1942 году направили меня в военно-пехотное училище. Через пять месяцев оказался я в Сухиничах в составе Центрального фронта бойцом и уже в марте 1943 года участвовал в первом бою.

Тяжёлый он оказался — из тысячи выпускников училища в живых осталось только восемнадцать. Уцелел и я, хотя был тяжело ранен, к тому же челюстная рана очень плохо зарастала. Сначала месяца три лечили меня в Москве, затем отправили на долечивание в город Муром. А потом вновь был фронт. Осенью вновь я был ранен и опять осколками, только на сей раз пострадал локоть правой руки.

Сразу из госпиталя попал в город Горький, где два месяца учился на радиста. После окончания радиошколы воевал на 1-м Белорусском фронте в 62-м отдельном мотобатальоне особого назначения. Назывался он так потому, что был предназначен для ударного форсирования рек и оснащён был американскими амфибиями. Пять бойцов располагалось на такой машине, шестой — шофёр. Пришлось повоевать на амфибии и мне. На ней меня ранило в спину осколками. Случилось это под Брянском. И вновь пришлось лечиться месяца два в госпиталях.

После третьего ранения осенью 1944 года был направлен в 60-й отдельный полк связи, обслуживающий армию. Сначала был я здесь радистом, потом — старшим радистом, а в конце 1944 года назначили меня начальником радиостанции. Наш полк обеспечивал связь во время взятия Кенигсберга и штурма Берлина.

Кажется, что интересного может произойти во фронтовой биографии радиста? Когда я был просто радистом, приходилось по 12 часов не снимать наушники и держать волну, чтобы все, кому нужно, могли передать свои радиограммы. А в должности старшего радиста волну держишь уже по два часа.

Вот так у меня и было однажды на дежурстве. Продержал я два часа свою волну и только-только её выключил, слышу какая-то не очень мощная радиостанция вызывает штаб армии, но не может к нему пробиться. Я подключился к этой волне и предложил передать телеграмму в штаб армии со своей более мощной радиостанции. Неизвестный передатчик дал «добро», и телеграмма была передана.

А через месяц от своего же коллеги грузина узнал по эфиру, что я награжден за это незапланированное вмешательство орденом Красной Звезды. Оказывается, машина нашего оперативного отдела во главе с начальником чуть-чуть не попала в плен к немцам, а моё посредничество предотвратило это событие...

Войну я прошёл до конца. И уже после Победы стояли мы в Гродно, здесь я узнал об указе о демобилизации старших возрастов, а

также тех, кто имел по три и более ранений. По этому указу 18 октября 1945 года был демобилизован.

И сейчас, оглядываясь на пережитое, думаю, как наше поколение переносило все беды и тяготы жизни, каким постоянством и верностью отличалось оно! Ведь даже моя скромная судьба тому подтверждение — в трудовой книжке одно место работы: Чусовское отделение дороги. И лишь война смогла оторвать меня от него.

Многое забывается к закату, путаются иногда имена и названия, стираются из памяти разные даты и цифры. Но боль за безвременно ушедших не проходит. И война, пусть реже, чем раньше, но всё ещё снится нам, ветеранам. О ней не дадут забыть и осколки, навсегда оставшиеся во мне...

Г. МАХНЁВ, инвалид войны, ветеран труда

Не один десяток лет проработал машинистом тепловоза в локомотивном депо Свердловск-Пассажирский Василий Григорьевич Безвершук — человек сложной и удивительной судьбы.

Весной 1944 года он — пятнадцатилетний украинский хлопец — попал в фашистский плен: оккупанты заподозрили в нём «русского диверсанта»

В горах Чехословакии после побега из плена вместе с товарищами Вася Безвершук стал разведчиком партизанского батальона — Четвертого прапора.

О суровой юности свердловского машиниста, о его боевом пути подробно рассказывается в документальной повести Н. Дубинина «Разведчик Четвертого прапора».

Мы публикуем отрывок из этой книги.

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ

...На востоке уже горела заря. Серели тени. Пришлось торопиться. Из деревни в сторону леса шла прямая дорога. Она соединяла Белу (деревню) с шоссе Луже-Скутеч. Но по дороге день и ночь проносились немецкие машины. У околицы дежурила немецкая застава. Поэтому сразу за кладбищем партизаны свернули на паханое поле и пошли стороной, параллельно дороге. Впереди Ироушек (командир). За ним — Застепа. Потом Философенко, Вася и все остальные.

Идти было тяжело. Ноги тонули в мягкой земле. Сказывалась усталость: от партизанской базы до деревни Белы не близко. Да и груза у каждого было порядочно. Даже Вася, которому давали меньше, чем остальным, нёс две винтовки, торбу с патронами, штук пять гранат. Два набитых патронгаша оттягивали пояс. Патронами же были наполнены карманы.



В.Г.Безвершук

Партизаны спешили. Перед самым лесом им надо было пересечь шоссе Луже-Скутеч, движение по которому в светлое время суток было очень оживленным и несколько затихало лишь ночью.

Кончилось пахотное поле. Задыхаясь от усталости, партизаны стали подниматься на холм. Где-то там, в тёмной низине за холмом, петляло между гор магистральное шоссе.

У вершины холма Ироушек остановил разведчиков. За их спиной ярко разгорелась утренняя заря. Партизаны прислушались.

Из низины не доносилось ни звука. Шоссе было пустынно.

— Вперёд, — приказал Ироушек.

Теперь земля как бы проваливалась под ногами. Ещё триста—четыреста метров вниз и — магистральное шоссе.

Партизаны почти бежали.

Вдруг из низины донёсся шум мотора.

Партизаны замерли, прислушались.

Однако понять, с какой стороны шла машина, приближалась она или удалялась, было невозможно. В низине и лесу перекатывалось гулкое эхо. Оно искажало направление звука.

Шум усилился. Из-за поворота со стороны Луже выскочил бронетранспортёр и, сверкая фарами, помчался на Скутеч.

— К земли! — крикнул Ироушек.

Разведчики пали на каменистую поверхность склона.

Выскочил и помчался второй транспортёр.

Партизаны осмотрелись. Отходить назад было поздно. Сжимая винтовки, бойцы ждали, будет ли ещё машины. Заметили их или нет?

Колонна шла большая. Транспортёры. Лёгкие танки. Самоходные артиллерийские установки. Бронемашины. Друг за другом выскакивали они из-за поворота и проносились мимо. Разведчики с надеждой провожали их взглядами. Может, пронесёт?

Но немцы, ехавшие на головном транспортёре, заметили тёмные силуэты партизан на фоне утренней зари. Машина остановилась, за ней скрепя тормозами, начали останавливаться остальные.

Партизаны растерянно озирались. Но подняться, отступить было уже невозможно. Немецкие пулемёты достали бы их раньше, чем они успели бы перевалить холм. Да если бы и перевалили, укрыться всё равно было негде. Со всех сторон холм был гол как ладонь, а немцев в колонне никак не меньше нескольких сот.

Было четыре часа утра. В это время танкисты маршала Конёва, за несколько дней непрерывного марша преодолев кручи и перевалы Саксонии и Рудные горы, пройдя все минные поля, оставленные врагом, вступали в столицу Чехословакии.

На востоке — на всём необъятном пространстве до Тихого океана — овациями и песнями начинала праздник Победы великая Россия.

Но на десять бойцов из Четвертого прапора, видно, не хватило счастья...

Несколько минут подтягивалась немецкая колонна. Скрипели тормоза, глушились моторы, травившие чистый воздух низины перегаром газойля и бензола. Наконец стало тихо...

— Достать патроны и гранаты! Приготовиться к бою! — приказал Ироушек.

Светало. Вася уже видел номера и эмблемы немецких машин, посуровевшие лица старших товарищей. Губы Ироушека были упрямо сжаты. Над переносицей легла тяжёлая складка. Тёмные глаза его с черными длинными ресницами как бы расширились.

А от машин к склону холма двинулась перебежками немецкая цепь. Затрещали пулемёты и автоматы.

Партизаны открыли ответный огонь.

Из-за гор медленно вставало солнце. Его первый луч окрасил рыжие барашки, плывшие в небе, осветил вершину хребта, стеной вздымавшегося сразу за Белой. А разведчики всё дрались. Они били по немцам из раскалившихся винтовок, отбивались гранатами.

Застепу ранило в ногу. У Васи была перебита левая рука. Тяжело стонал Философенко, раненный взрывной пулей в живот. Партизаны меняли позиции, превращали каждую ямку в окоп и бились насмерть. Но гитлеровце в было больше, они были лучше вооружены. Гранаты у партизан скоро кончились. Немцы смеялись:

— Эй, бандит! Бросайся камнями.

Солнце поднялось ещё выше.

Немецкая цепь приближалась. Ей помогали пулемёты с машин. Один из броневигов свернул с шоссе и, надсадно воя от перегрузки и шевеля пулемётными стволами, тяжело пополз на холм.

Из цепи кричали:

— Партизан! Не пугайся!

— Вы сейчас пойдете на небо!

Немецкая цепь рывком бросилась вперёд. Началась рукопашная. Разведчиков сбили с ног, стали избивать прикладами. Потом подняли, приказали держать руки над головой. Окровавленных, повели к головной машине.

Как в кошмаре шёл Вася, подняв правую руку. Левая бессильно болталась и мучительно болела.

Привстав в машине, маленький худой полковник в полевой форме с черепом на фуражке безглаголиво смотрел на изорванную одежду и разбитые лица партизан, на Васину кровь, капавшую с перебитой руки.

— Партизан? Коммунист!

Партизаны молчали.

Полковник нервно натянул на руку серую перчатку и зло махнул ждавшим его команды офицерам.

— Расстрелять!

В шагах ста от головной машины виднелся брошенный каменный карьер. Подгоняя прикладами, солдаты погнали к нему разведчиков.

— Идите, идите! Быстрее!

Голова Ироушека была разбита. На высокий лоб, на тёмные глаза ручейком стекала кровь. Ироушек вытирал лицо о рукава поднятых рук и присматривался к карьере. Там рос кустарник. На противоположной стороне, где был выезд из карьера, кустарник сливался с лесом. Что, если броситься всем вниз? Рвануться по кустам к лесу...

До обрыва оставалось несколько шагов. Немцы взвели затворы и приотстали.

— Тикати! — крикнул Ироушек.

Партизаны бросились врассыпную.

Надо было прыгнуть в карьер до залпа.

Вася тоже побежал. Он хотел оттолкнуться сильней, прыгнуть дальше. Но земля под ногой обвалилась. Толчок не получился. А сзади уже гремели ручные пулемёты и автоматы.

Нет, не успели разведчики из Четвертого прапора опередить залп...

Вася кувыркнулся в воздухе и, раненный ещё одной пулей, полетел вниз. Рядом, переворачиваясь и задевая друг друга, падали его товарищи.

Немцы подбежали к краю обрыва и длинными очередями стреляли сверху в партизан. Некоторые разведчики были убиты ещё в воздухе.

Остальные пытались подняться, но свинцовые очереди сверху доби-вали их. Белая поверхность известняка, залитая кровью, становилась похожей на красное знамя, под которым они, люди разных судеб, боро-лись за свободу.

Вася упал на густой терновый куст. Пробыл его до земли и с завернувшейся над головой правой рукой безжизненно повис вниз лицом на нижних ветках.

Но сознание вернулось к нему. Он успел ещё раз услышать стрельбу и последние стоны товарищей.

В карьере стало совсем тихо. Только сверху, где толпились немцы, долетали то щелчок затвора, то чей-то кашель. Немцы ждали, не пошевелится ли кто внизу.

Потом один с пистолетом в руке стал спускаться по сыплющейся гальке в карьер.

В мёртвой тишине он подошел к крайнему партизану и ударил его сапогом в бок. Партизан был мёртв. Немец все же выстрелил ему в голову.

Сделав несколько шагов, он пнул таким же образом другого расстре-лянного. Этот, кажется, застонал. Прогредел ещё выстрел.

Опять захрустела галька под тяжёлыми сапогами... Вася то слышал этот хруст, то проваливался в глубокую чёрную яму. С каждой каплей крови, вытекавшей из его ран, он меньше чувствовал боль, глуше слышал звуки...

Солдаты стояли у края карьера и со спокойным терпением людей, любящих доводить начатое дело до конца, ждали, когда он закончит обход убитых.

Вася лежал крайним, чуть в стороне от основной группы. Он был последним на пути немца. И вот тяжёлые шаги направились к нему... Немец постоял, послушал. Потом сильно ударил мальчишку сапогом в бок. Тело Васи безжизненно качнулось на ветках. Немец поднял пистолет и выстрелил ему в голову. Торчавшая над головой Васина рука переломи-лась и упала. Хлынула кровь.

А немец аккуратно положил пистолет в кобуру, помочился на зелё-ный куст около убитых, застегнул пуговицу и, роняя гальку, стал подни-маться по обрыву.

— Все мёртвые, — равнодушно сказал он.

...Загрели моторы. Низина снова стала наполняться фиолетовым дымом. Колонна зашевелилась, тронулась и, растягиваясь и набирая скорость, снова помчалась на запад.

* * *

...Солнечный луч пал туда, где, тяжело раскидав руки, спали вечным сном разведчики Четвертого прапора. Может быть, этот луч и согрел

холодеющее тело одного из них. Русский парнишка пришёл в себя.

Немец, добивавший расстрелянных, попал ему не в голову, а в правую руку, завернувшуюся над головой при падении. Пуля прошла выше запястья, раздробила кость выше локтя. Кровь, хлынувшая из руки на голову мальчишки, обманула палача.

Вася сел. Потом, опираясь спиной о молодой тополь, попытался подняться. Тополёк гнулся. Вместе с ним клонился и падал Вася. Но он всё же встал на ноги. Рядом лежали убитые товарищи. Он прижал правую руку левой, чтобы не болталась, и молча смотрел на их тела и лица, изуродованные немецкими пулями.

И опять он качался вместе с тополёком, то закрывая глаза, чтобы не видеть, как кружится ускользавшая из-под ног земля, то снова останавливая мутившийся взор на телах погибших товарищей...

К карьере бежали жители Белы. Из леса спешили партизаны Четвертого прапора. Они слышали стрельбу и поняли, что произошло...

БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ УРАЕВА

... Часто говорят: мир тесен. В подтверждение этого хочу рассказать один эпизод, который случился в первые дни Великой Отечественной войны. Я перед войной работал в Калужском техникуме путей сообщения. С момента перехода на военное положение был направлен временно в Управление бывшей Московско-Киевской железной дороги старшим инженером по увеличению пропускной и провозной способности, а фактически был сменным дежурным по учету и продвижению воинских грузов.

В одно из дежурств начальник станции Бахмач доложил по селектору, что на станцию налетели вражеские самолеты, бомбежкой выведены из строя пути, детские лечебные учреждения и многое другое. От налета загорелись цистерны с горючим, а рядом были поезда с боеприпасами и другими грузами.

Вражеские самолеты непрерывно бомбили эту станцию, в результате чего были повреждены горловины и нельзя было вывезти на перегон уцелевшие поезда.

В это время на станции Бахмач находился учебный железнодорожный батальон, где начальником физподготовки был Евгений Михайлович Ураев. По его инициативе и начались восстановительные работы.

В присутствии начальника службы движения Склярова я сделал запись с указанием фамилий солдат, занимающихся восстановлением

путей на станции ...

Прошло много лет, и однажды, когда я находился в кабинете начальника финансовой службы Свердловской дороги И.В.Петрухновского, зашел Е.М.Ураев, работавший в то время председателем дорожно-го спортивного общества «Локомотив». На груди Евгения Михайловича был знак "Почетному железнодорожнику". Иван Власович сказал: «Видишь, Михаил Аронович, этим знаком, оказывается, награждаются не только производственники, но и работники, занимающиеся спортом». Евгений Михайлович возразил, что этим знаком награжден именно за боевые, а не за спортивные заслуги.

В приказе НКПС от 4-го сентября 1941 года записано:

«За проявленное мужество и доблесть бойцами, командирами и политработниками, особо отличившимся в боях с германским фашизмом, и за образцовое выполнение заданий командования по восстановлению пути и других железнодорожных сооружений наградить товарищей ... Е.М.Ураева — знаком «Почетному железнодорожнику».

Но эти боевые заслуги Ураева не ограничились. Старшиной роты был Ураев в 77-м батальоне 5-й железнодорожной бригады. С боями от Бахмача двигались они по направлению к Воронежу. При этом приходилось заниматься восстановлением путей, мостов и даже участвовать в боевых действиях.

Осенью и зимой 1943 года, находясь в составе Второго Белорусского фронта, он сделал специальные зубила, закалил и опробовал их при выполнении задания. Бригада под его руководством в течение нескольких дней освоила операцию по рубке рельсов этими зубилами и за смену обрубала 520-540 концов рельсов, выполняя норму на 1400-1500 процентов. Помогли Ураеву внедрить это новшество полученные в ФЗУ знания слесаря-инструментальщика.

Фронтная газета в канун Нового 1944 года поместила следующее:



Е.М.Ураев

"Рубшику рельс Ураеву, выполняющему сменные нормы на 1517 процентов:

Почет и честь таким бойцам,
Наш фронт Ураевым гордится.
Мы в новый год желаем Вам
В "двухтысячника" превратиться!

Продолжительное время Евгений Михайлович возглавлял дорожное спортивное общество «Локомотив». И сейчас, правда, в другом качестве, помогает спортсменам получать отличные результаты в спорте.

М.РАППОПОРТ, ветеран труда, заслуженный работник транспорта РСФСР, почетный железнодорожник

ОТКУДА СИЛЫ БРАЛИСЬ

Среди ветеранов Свердловского резерва проводников немало участниц Великой Отечественной войны. Это Н.Харачко — бывшая зенитчица, Е.Палкина и Р.Ржаникова — проводники санитарного поезда. Но особой любовью и уважением в коллективе пользуется Ольга Ивановна Аникина.

В начале войны окончила она курсы шоферов, а затем возила лес на лесоразработках. Было их на автобазе четыре девушки. И все четверо пошли добровольно на фронт, пожалев своих наставников — отцов семейств, имевших малых детей.

В Свердловске получили машины, погрузили их на платформы и были направлены в Тамбов. Из Тамбова военная судьба увела девчат на Донской фронт. На знаменитых полоторках доставляли они ночью на линию фронта снаряды и вывозили раненых. Здесь, на Донском фронте, получили Ольга Ивановна первую контузию, но перемоглась — машину не оставила.

Дальше в её военной биографии был Сталинград, легендарный тракторный завод, в район которого они также доставляли боеприпасы и увозили с передовой раненых. Здесь настигла Ольгу Ивановну вторая контузия, после которой уже не допустили за руль машины.

Но воевать она продолжала. Была телефонисткой на передовой, а это значит долгие дежурства на телефонах и устранение бесконечных обрывов во время артобстрелов и даже атак.

Откуда только брались силы у таких, как Ольга Ивановна, девчат? Как выдерживали они испытания, которые не каждый мужчина выдержит? Но ведь выдерживали! Первое ранение, полученное в ходе Курской

битвы, Ольга Ивановна выдержала — вернулась в строй. И вторая рана её сразу не сломила: почистили в полевом госпитале — и вновь в бой. Прошла от Великих Лук до Польши и почти всю Польшу прошагала, а вот у города Торопец открылась ее вторая рана. Пришлось лететь в Москву, в госпиталь. Подлечили, а окончательно та рана зажила только в 1957 году.

После войны Ольга Ивановна работала в Свердловском резерве проводников. Вначале проводником, затем начальником поезда, ревизором, избиралась председателем профкома.

Долгое время работала О.И.Аникина начальником отдела кадров резерва проводников. За труд награждена знаком «Почетному железнодорожнику», который дорог ей, как и многочисленные боевые награды.



О.И.Аникина

**С.ОДИНОКИХ, главный хранитель фондов музея
Свердловской железной дороги**

ЖИВАЯ НИТЬ ПАМЯТИ

Наша железнодорожная школа № 1, расположенная на станции Ишим, по праву гордится своим музеем. Создаваться он начал давно — в 1967 году по инициативе бывшего директора школы, заслуженного учителя, участника Великой Отечественной войны Петра Дмитриевича Белозерова. Открылся музей в 1970 году. И с той поры мы не мыслим учебно-воспитательный процесс без него.

Надо сразу же подчеркнуть, что всю поисковую работу вели и ведут дети. У них, конечно же, были взрослые помощники такие, как Ольга Спиридоновна Фоменко — бывший преподаватель, по памяти восстанавливающая историю школы; выпускник 1940 года Виталий Александрович Морев, участник войны; бывший директор механического завода Вениамин Федорович Шохов и многие другие.



В музее школы № 1 ст. Ишим. Ветераны 229-й стрелковой дивизии (слева направо): А.С.Сазонова, Н.П.Тетюникова, М.И.Ванкокова, А.Ф.Мошкина

Начиналось с того, что каждый класс — в свое время пионерский отряд — создавал поисковые группы. Они получали определенные задания и начинали поиск: собирали материалы, вели встречи и переписку с выпускниками школы и их родственниками, ветеранами войны и труда.

Работа шла по разным направлениям: история школы, декабристы в нашем крае, наши земляки — Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда и т.д. Основным направлением поиска, а затем и разделом музея стал боевой путь 384-й и 229-й стрелковых дивизий, которые в годы войны формировались в Ишиме. Вот краткий обзор весьма обширного материала, собранного школьниками об этих дивизиях.

... Трагической была судьба 384-й стрелковой дивизии. В ноябре 1941 года эшелоны покинули Ишим и боевые части сразу же были брошены в район Старой Руссы для удержания коридора, в который выходила из окружения 2-я ударная армия. В болотах бойцы сражались насмерть. Из остатков дивизии, других частей и соединений позже была сформирована 9-я бригада.

У 229-й стрелковой дивизии — иной путь. В первый раз она формировалась накануне Великой Отечественной войны в знаменитых Хамовнических казармах Москвы. Костяком её стали участники войны с Финляндией и командиры запаса. Во второй половине июня 1941 года дивизия вышла в летние лагеря под городом Ногинском Московской области. Здесь ее и застала война. С 10 июля по 10 сентября дивизия в составе 20-й армии вела оборонительные и наступательные бои. В Смоленском сражении, сорвавшем вражеский план «Блицкриг», она понесла огромные потери.

В октябре 1941 года дивизия попала в окружение, после выхода из которого была направлена на переформирование в Ишим. Командный состав дивизии во главе с полковником А.Г.Сабуровым прибыл в наш город 12 декабря 1941 года в уже оборудованную базу ранее формировавшейся 384-й стрелковой дивизии. Здесь, в Синицынском бору, и началось второе рождение 229-й дивизии. Оно шло за счет жителей Тюменской, Омской и Новосибирской областей.

10 марта 1942 года командиром дивизии был назначен кадровый военный, участник гражданской войны, полковник Федор Федорович Сажин. За боевые действия в ходе первых месяцев Великой Отечественной войны он был награжден орденом Красного Знамени, а его полк получил звание гвардейского.

1-2 мая 1942 года эшелоны двинулись из Ишима в Рязанскую область в распоряжение Резервного фронта. 12 июля 1942 года резервная армия была брошена под Сталинград, а 229-я дивизия двигалась последней. Маршал В.И.Чуйков так потом напишет в своей книге «Сражение века».

«Главный удар противника силами двух пехотных и одной танковой

дивизий пришлось по нашей 229-й стрелковой дивизии, которая занимала рубеж обороны около 15 километров по фронту, имела всего лишь пять батальонов, остальные четыре были на подходе ... Несмотря на численное превосходство противника, наши батальоны стойко отбивали атаки его пехоты и танков. Фашисты к 16 часам 26 июля оттеснили ее (дивизию) на реку Чир. Но на этом рубеже части и подразделения этой дивизии вросли в землю, отбивая многочисленные атаки противника, рвавшегося с юга на северо-восток к реке Дон и городу Калач. Не по вине командира эта дивизия 8 августа попала в окружение... Дивизия под командованием полковника Сажина выдержала и отразила на своем участке все атаки противника и часть сил пробилась на левый берег Дона».

До 14 августа наши земляки вели бои в окружении, а затем стали пробиваться к переправам через Дон на соединение с главными силами. Обеспечил выход дивизии из окружения ее командир Ф.Ф.Сажин. В этом бою он погиб. О его подвиге был написан очерк и стихи во фронтовой газете.

Часть подразделений вышла в распоряжение 64-й армии генерала Шумилова, другая часть — в распоряжение 62-й армии, еще одна часть осталась в окружении: некоторые бойцы попали в плен, других укрыли местные жители, третьи ушли в партизаны.

Обо всем этом юные следопыты узнали от бывших воинов-сталинградцев, живущих сейчас в Ишиме. Они частые гости школьного музея. С их помощью был восстановлен весь боевой путь славной 229-й стрелковой дивизии, получены адреса многих участников Сталинградского сражения — бывших воинов дивизии.

После Сталинграда командный состав и часть бойцов дивизии были направлены в Волоколамский район Московской области на третье переформирование, которое длилось до марта 1943 года. Ведя бои на Волховском, Ленинградском, 3-м Прибалтийском, 3-м Белорусском фронтах, 229-я дивизия принимала участие в обеспечении операции по прорыву блокады Ленинграда, освобождении Новгорода, Пскова, Литвы, Латвии, Эстонии. 30 октября 1944 года дивизия вошла в Восточную Пруссию, а затем была передана 1-му Украинскому фронту. 14 декабря 1944 года она прибыла в Польшу, принимала участие в освобождении Силезии.

За форсирование Одера и бои на его плацдарме 229-я стрелковая дивизия получила наименование Одерской. Она принимала участие и в сложнейшей Берлинской операции.

7 мая 1945 года 229-я срочно была переброшена в Чехословакию и встала на пути немецкой группировки численностью до 800 тыс. человек. Война для дивизии закончилась 11 мая 1945 года. В июне в дивизии состоялся парад Победы, а в начале июля части были расформированы.

Все перипетии судьбы славной 229-й стрелковой дивизии нашли отражение в материалах школьного музея. И материалы не лежат мертвым грузом на полках, а используются на уроках истории, классных часах и во внеклассной работе. Я уже упоминал о ветеранах-сталинградцах, живущих сейчас в Ишиме. Они часто встречаются со школьниками. На встречи приезжают ветераны из других городов России и Содружества. Всего в нашей школе состоялось десять таких встреч, каждая из которых дала новый импульс в поисковой работе: появились новые адреса ветеранов дивизии, восстанавливались подробности сражений, в которых она принимала участие.

Особое значение имели встречи школьников с ветеранами 229-й стрелковой дивизии на местах сражений: в Новгороде, Волгограде, городах Острове и Суровикино Волгоградской области. В таких поездках юные следопыты вплотную соприкасаются с огромной трагедией, какой была война для нашего народа. Участвуя в раскопках на местах боев 229-й дивизии, школьники находят не только гильзы, фляжки, котелки и каски, но и до сих пор не погребенные останки воинов, которые затем переносятся в братские могилы. Благодаря связи с такими же энтузиастами поисковой работы из других городов бывшего СССР, восстанавливаются имена многих наших земляков, павших в Сталинградской битве.

Кстати о памяти. Во дворе нашей школы установлен обелиск, на котором увековечены имена 53 ее выпускников, погибших в годы Великой Отечественной войны. Памятник этот делался с помощью механического завода учениками школы. Они выравнивали грунт, делали плиты, на уроках труда изготавливали буквы для фамилий павших ... Давно уже стало традицией начинать каждый новый учебный год торжественной линейкой у этого памятника. Ежегодно 9 Мая у нашего обелиска проходят траурные митинги, учащиеся и родственники погибших возлагают к его подножью цветы, зажигается вечный огонь, а солдаты из военного городка дают залпы в память о погибших, звучит печальная музыка ...

И все это, несмотря на огромные перемены в обществе, работает на то, чтобы дети не росли «Иванами, не помнящими родства», чтобы они знали историю школы, города, страны.

... Есть у сибирского Ишима американский город-побратим — Гранд-Форкс. В 1991 и 1992 годах приезжали оттуда делегации, обе они были гостями железнодорожной школы, побывали в нашем музее. Вот что потом писала нам учитель социальных наук американка Глен Трембат: «Наши школы не имеют времени заглянуть в прошлое. Ваши ученики проделали большую работу, вот почему результаты впечатляют».

А ее соотечественница Ори Брунсон, побывавшая в Ишиме вместе со своими детьми, оставила книге отзывов очень искреннюю запись на русском языке, который она начала изучать: «Я вас очень люблю».

Постоянным корреспондентом школьного музея долгие годы был Владимир Вырава — житель чехословацкого города Йичина, который когда-то освобождала 229-я стрелковая дивизия. Вот что написал он в одном из последних своих писем: «Как ваш музей? Я думаю, что многие ваши экспонаты, документы придут теперь в цене. Хорошо их охраняйте. Дело в том, что теперь у нас, а также у вас, в большой моде устранять и уничтожать все памятники ...»

Вот такова оценка скромного школьного музея, можно сказать, в международном масштабе. Хватает нам и Почетных грамот, призов и лестных отзывов в прессе. Но главное даже не в признании, а в том, что уже ни одно поколение школы воспитывается на действенном постижении истории Великой Отечественной войны. Живая нить памяти поддерживается, подпитывается всем обширным материалом, сосредоточенном в школьном музее, тремя кинофильмами, посвященными встречам с ветеранами обеих стрелковых дивизий и живыми встречами с ними, огромным энтузиазмом самих детей и преподавателей, их уверенностью в том, что они делают очень нужное дело.

**Н.БЫКОВ, директор железнодорожной школы № 1
ст.Ишим, заслуженный учитель России,
почетный железнодорожник**

САМЫЙ ПАМЯТНЫЙ ПАРАД

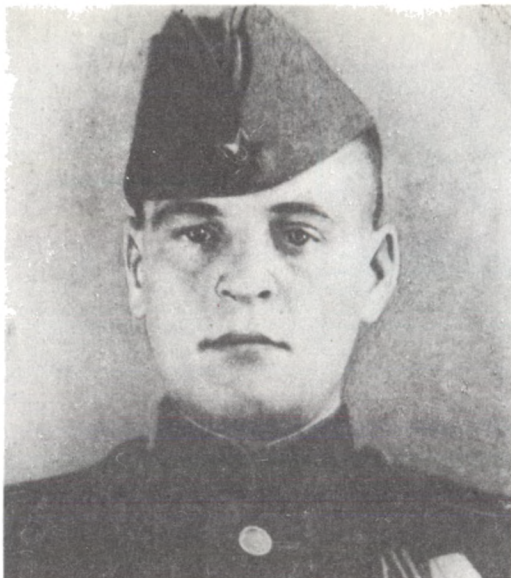
Немного, всего два года, довелось мне поработать в паровозном депо Свердловск-Сортировочный слесарем по ремонту паровозов. Я поступил туда еще подростком. Да и не было у меня другого выбора — как-никак потомственный железнодорожник. Десятки лет проработали в Свердловск-Сортировочной дистанции пути мои родители, в локомотивном депо Сортировки трудились три брата и сестра. Так что не случайно я стал железнодорожником.

И вот война. Как и всем моим сверстникам, мне хотелось, чтобы быстрее призвали в армию и направили на фронт. Но это желание исполнилось только в марте 1942 года. В июне того же года наша воинская часть оказалась в действующей армии сначала Воронежского, затем Первого Украинского фронтов.

Эх, путь-дорожка фронтовая! От Воронежа до Лиса-на-Лабе в Чехословакии прошло с боями наше соединение, освобождая от оккупантов жителей Воронежской и Курской областей, Украины, Польши,



Ветераны войны вагонного депо ст. Свердловск-Сортировочный в День Победы.
Четвертый слева — участник Парада Победы в Москве С.Я.Игонин



С.Игонин — участник Парада Победы. Фото 1945 г.

Чехословакии. Грозные и славные боевые вехи остались на пути нашей бригады: село Кочетовка Курской области, Букринский плацдарм, с которого пришлось форсировать Днепр, Правобережная Украина ...

Мы, разведчики, днем и ночью, не отдыхая по несколько суток, выявляли скопления пехоты противника, танков и другой вражеской техники. От достоверности наших данных часто зависел исход боя и то, с какими потерями он пройдет. И сейчас, спустя десятилетия, я с гордостью говорю: велика заслуга разведчиков в боевых успехах всей бригады.

За годы войны нашей гвардейской бригадой уничтожено 415 танков, 63 бронемашин, много другой боевой техники и более 10 тысяч фашистов. Но и своих потерь было немало.

В 1989 году мне вместе с однополчанами довелось побывать на полях бывших сражений на Курской дуге. А в 1990 году судьба привела меня опять на берег Днепра, на Букринский плацдарм. И вновь нахлынули воспоминания о тяжелых кровопролитных боях и друзьях-однополчанах, которые навсегда остались лежать в сырой земле.

Об окончании Великой Отечественной войны я узнал в санчасти бригады. Радость была большая, а для меня — двойная, тройная радость. Во-первых, Победа, до которой мы так долго шли. Во-вторых, в мае 1945 года мне был вручен партийный билет — поверьте, для фронтовиков он много значил. И в-третьих, я был направлен на Парад Победы.

О Параде Победы, думаю, каждый его участник помнит до конца своих дней. И мы считаем своим долгом донести эту память до наших потомков. Так как же это было?

Приехали мы в Москву за месяц до начала Парада. На другой день начались занятия по строевой подготовке.

Никаких других занятий не проводилось. Ежедневно по 6 — 7 часов мы отработывали строевой шаг и равнение в шеренге. Очень уставали, особенно в первое время, так что после отбоя засыпали крепким сном.

Мы прекрасно понимали, что надо было научиться ходить в строю, тем более что речь шла о Параде Победы. На фронте, конечно, было не до строевой, хотя, когда мы оказывались во втором эшелоне, то кое-какие занятия проводились, чтобы с меньшими потерями побеждать врага.

Сейчас перед нами стояла другая задача — показать всему миру истинных победителей. Ведь и мы, и наши союзники помнили хвастливое заявление Гитлера о том, что он проведет свои войска торжественным маршем по Красной площади Москвы. Ан нет!

И в трудное время — 7 ноября 1941 года — наши войска промаршировали по главной площади страны перед тем, как идти на защиту столицы, и 24 июня 1945 года прошли гордым маршем на Параде Победы.

Справедливости ради следует вспомнить, что тысячи солдат и офицеров вермахта также осуществили своё желание пройти по Москве. Только прошли они не как победители, а как военнопленные.

Но вернемся к июню 1945 года. Мы тщательно готовились к Параду Победы. Условия для нас были созданы очень хорошие. Впервые за военное время сменили мы ботинки и обмотки на сапоги, да еще со шпорами. Сменили и гимнастерки на мундиры. Даже оружие нам было выдано новое. И кормежка была отличная, так что за месяц, несмотря на физическую нагрузку, почти все мы окрепли, посвежели.

В течение месяца трижды устраивались генеральные репетиции. Последняя из них состоялась накануне Парада Победы. Проходила она на Красной площади поздно ночью.

И вот наступил долгожданный день. С вечера синоптики пообещали пасмурную погоду. А нам так хотелось, чтобы на сей раз они ошиблись. Но прогноз сбился — шел мелкий дождик. И все же, несмотря на непогоду, на то, что было раннее утро, все тротуары и улицы Москвы были заполнены до отказа москвичами и гостями столицы. Получился живой коридор, по которому шли войска на Красную площадь. И над всем этим гремели усиленные репродукторами здравицы в честь руководителей партии, правительства, в честь народа, вынесшего войну на своих плечах. Звучали также приветственные слова в адрес полководцев, ведших нас к Победе. И все это поднимало настроение, рождало чувство большого человеческого братства, гордости за преодоление такого испытания,

каким стала для нашей страны война. Причем распространялось это не только на нас — участников Парада Победы, но и на всех тех, кто пришел посмотреть на нас. И праздник этот был далеко не безоблачным, у многих на глазах были слезы: у одних это слезы радости, у других — слезы печали. Ведь многие потеряли на этой войне своих близких. Кто-то сложил головы на полях сражений, кто-то был замучен в фашистской неволе. Парад Победы, до которого они недожили, был в какой-то мере данью их светлой памяти.

Он был необычным этот парад.

На Красной площади выстроились только сводные фронтовые полки. Командовали ими генералы, а мы, сержанты и старшины, были в роли рядовых. На груди у каждого сияли боевые награды, полученные в сражениях с немецко-фашистскими захватчиками.

Принимающий парад маршал Советского Союза Г.К.Жуков объехал войска, поздравил всех с праздником Победы и произнес речь. После этого начался торжественный марш сначала сводных фронтовых полков, затем войск Московского гарнизона.

У всех, наверное, в памяти кадры кинохроники, запечатлевшие один из центральных моментов парада, а имею в виду фашистские знамена и штандарты, брошенные к подножию Мавзолея. Этот акт, как и сам парад, подвел окончательную черту в разгроме фашистских полчищ, напавших на нашу страну в июне 1941 года.

В этот день каждый из участников парада с особой силой почувствовал свою сопричастность к Победе, к тому многонациональному братству, которое имело название Советский Союз.

Что касается моей дальнейшей судьбы, так она во многом совпала с судьбами моих ровесников. Прослужив пять лет, я вновь вернулся в Свердловск. В течение 40 лет работал в вагонном депо Свердловск-Сортировочный, а сейчас на пенсии.

Осмысляя свою жизнь, хочу искренне сказать всем молодым железнодорожникам: мы честно работали и честно воевали и поэтому не считаем, что прожили жизнь зря. Желаю и вам также самоотверженно трудиться, не забывая, что для железнодорожников всегда были, есть и будут основными требованиями — организованность и дисциплина и, конечно, любовь к своей Родине.

**С.ИГОНИН, ветеран войны и труда,
участник Парада Победы**

ВETERАНЫ, ВETERАНЫ

В вагонном депо Пермь-II стали традиционным встречи ветеранов Великой Отечественной войны. Проходят они обычно в деповском музее. В одну из таких встреч объектив фотоаппарата запечатлел У.Ф.Патокина, М.П.Запругалова, А.П.Мышкина, П.Е.Черанева (см.фото на стр.112). Было что вспомнить этим людям !

Устин Федорович Патокин был наводчиком в 47-м гвардейском минометном полку. Громовые залпы его "Катюши" прокладывали путь нашим солдатам при форсировании Днепра, освобождении Киева. Войну он закончил, участвуя в освобождении Чехословакии от фашистских захватчиков.

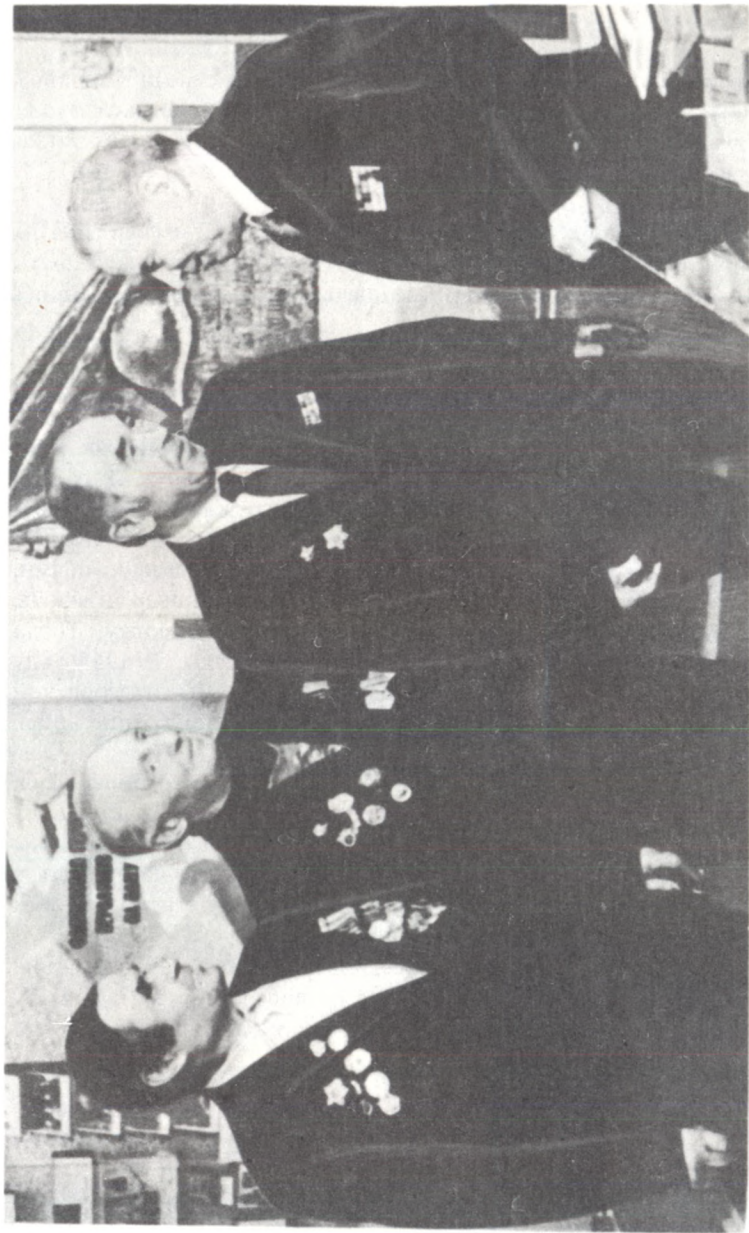
Прошли десятилетия, а ветеран оставался в строю. Долгие годы работал в депо слесарем-инструментальщиком.

У Александра Павловича Мышкина боевые годы прошли, как говорится, от звонка до звонка. Войну он встретил 22 июня 1941 года в Прибалтике. Потом были изнурительные оборонительные бои с превосходящими силами противника, горечь отступления лесами и полями Литвы, Белоруссии. Ну и, наконец, — наступление с тяжелыми боями. Особенно помнится ему сражение под Великими Луками, когда он в числе горстки бойцов в течение суток удерживал важную высотку. Тогда А.П.Мышкин был награжден орденом Красной Звезды. В 1945 году встретился на фронте с нашими союзниками по антигитлеровской коалиции. После войны пришлось ему служить в Западной группе войск еще три долгих года.

У каждого фронтовика — своя судьба, своя военная биография. Павел Ефимович Черанев с 1939 года служил на Дальнем Востоке. «С июня 1941 года, — вспоминает он, — по август 1945-го на озере Хасан мы службу несли в полном боевом снаряжении». Ему довелось участвовать в войне на Востоке нашей страны. А после войны до 70-летнего возраста трудился на Свердловской железной дороге.

Можно долго рассказывать о боевых и трудовых делах ветеранов. Фронтная закалка помогает им и в наше трудное время жить, в меру трудиться, помогать и словом и делом молодому поколению, для которого ветераны — наша живая история.

**С.ОДИНОКИХ, главный хранитель фондов музея
Свердловской железной дороги**



Ветераны войны вагонного депо станции Пермь-II (слева направо):
У.Ф.Патокин, М.П.Запругалов, А.П.Мышкин, П.Е.Черанев

НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ



С.И.Пирожков с внучкой Наташей 23.02.94.

Книга «Подвигу жить века» была сдана в печать, когда пришло сообщение, что С.И.Пирожкова нашла боевая награда 1943 года. 23 февраля 1994-го на празднике, посвященном Защитнику Отечества, ветерану был вручен орден Красной Звезды.

... Это случилось в декабре 1942 года в Сталинграде. Обстановка на фронте складывалась тяжелая: противник теснил наши войска к Волге, бои шли в городе. В середине декабря командование приняло решение перейти в наступление по всему фронту

Командующий 62-й армией Ф.Чуйков лично прибыл на позиции 141-го стрелкового полка 95-й дивизии, в составе которой воевал Семен Пирожков. Его пехотный батальон укрепился на берегу Волги, в 150 метрах от нее. Рядом, во рву, более месяца держала оборону окруженная немцем морская бригада, получившая название «Ровик». В рядах группы осталось только 60 человек. Перед батальоном политрука Пирожкова и была поставлена задача освободить моряков и двинуться в тыл врага.

Накануне боя Чуйков прислал на подмогу дивизии 700 человек. Но что это были за силы ! Половина — новобранцы из Узбекистана, необстреленная молодежь, правда, укрепленная бывальыми бойцами..

В ночь на 22 декабря 1942 года началось наступление. Политрук

Семен Пирожков возглавил группу из 30 бойцов и повел их по левому, наименее защищенному флангу. С позициями противника их разделял только овраг, который и надлежало очистить от немцев.

Задачу свою группа Пирожкова выполнила, пройдя без потерь овраг и сдвинувшись с северной группой. Неожиданно враги вышли во фланг и открыли стрельбу из пулемета в 40-50 метрах от нашей пехоты, но, к счастью, дело происходило в кромешной тьме, пирожковцы успели пройти. Взрывом противотанковой гранаты немецкие снайперы были уничтожены. Таким образом, операция по освобождению группы «Ровик» была успешно завершена и противник оттеснен от Волги.

А дальше случилось так. Остатки разбитых фашистских группировок засели в хорошо укрепленных блиндажах. Немцы мастерски обустроили их и не собирались сдаваться в плен. Они надеялись выиграть войну.

Семен Иосифович, возвращаясь с донесением на командный пункт, оказался перед немецким блиндажом. Автоматная очередь по двери — тишина. Удар противотанковой — дверь в щепки — и снова молчок. Пирожков пустил в пустоту дверного проема сигнальную ракету. Сработало! Четыре фрица вышли на свет божий, побросав на снег своё оружие ...

Но беда подстерегала политрука в самом неожиданном месте. На подходе к КП он был тяжело ранен. Осколком снаряда выбило глаз, и начались долгие — в течение года — скитания по госпиталям.

О том, что 9 января 1943 года был подписан Указ о награждении замкомбата политрука Пирожкова орденом Красной Звезды, он узнал накануне выписки из госпиталя в Ленинске, что под Сталинградом. Больше о награде Пирожков не слышал, и никто не напоминал ему о ней.

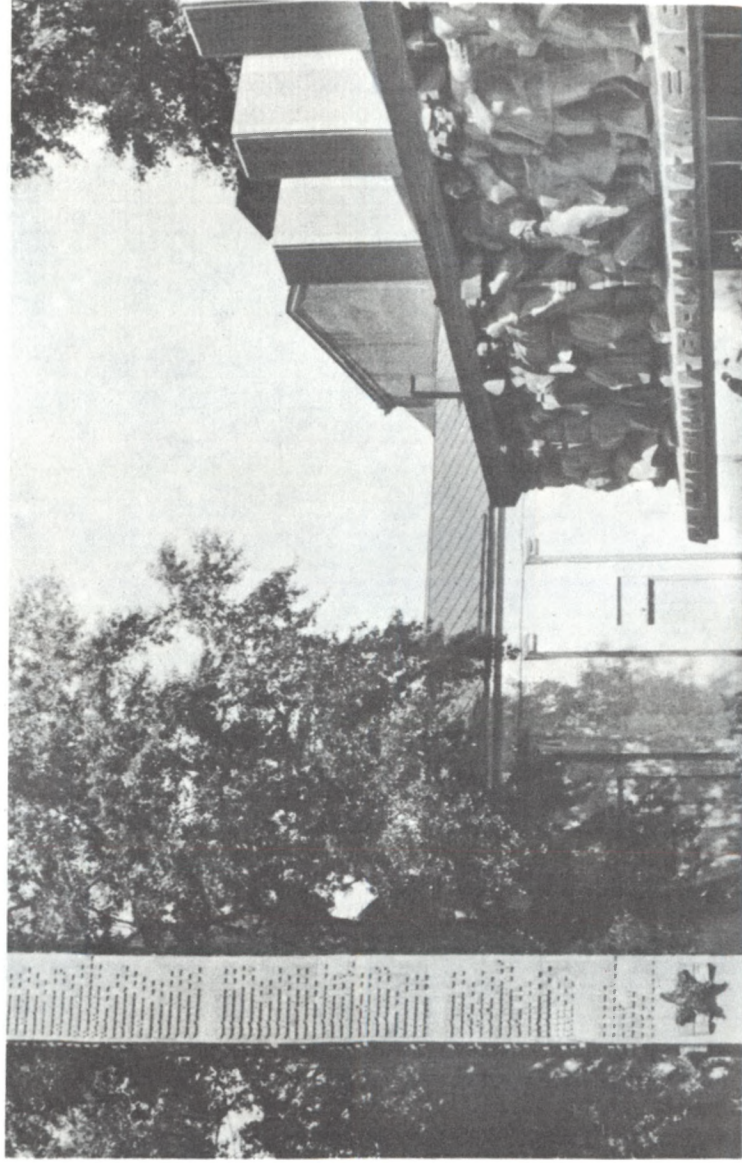
В Свердловске в глазном госпитале Филатова Семенову Иосифовичу извлекли осколки оттуда, где раньше был глаз. Профессор Серебровский сделал новую глазную орбиту. Вставили протез. Профессор Лидский оперировал нефункционирующее веко.

В 1946 году Пирожкову вручили орден Красной Звезды за участие в разгроме фашистских группировок под Сталинградом. Это был его второй орден. А первый все еще блуждал по каким-то неведомым Семену Иосифовичу путям и никак не мог добраться до адресата. Спустя полвека боевая награда за операцию «Ровик» нашла своего хозяина ... Вот такая судьба у этой награды.

На торжественном вручении ордена Красной Звезды в школе № 3 ветерана сопровождала внучка Наташа Варламова. Накануне дед переволновался и чувствовал себя не вполне здоровым. В этот день, 23 февраля 1994 года, он вновь пережил студеный декабрь 42-го. Упаси господи повторения тех страшных дней в судьбе его внуков и правнуков.

Е.САБУРОВА, корреспондент газеты «Путевка»

ВЕЧНО В СЕРДЦАХ ПОТОМКОВ



Обелиск железнодорожникам на ст. Нижний Тагил, павшим в боях за Родину (1941-1945 гг.)

СМЕТАНИН

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ

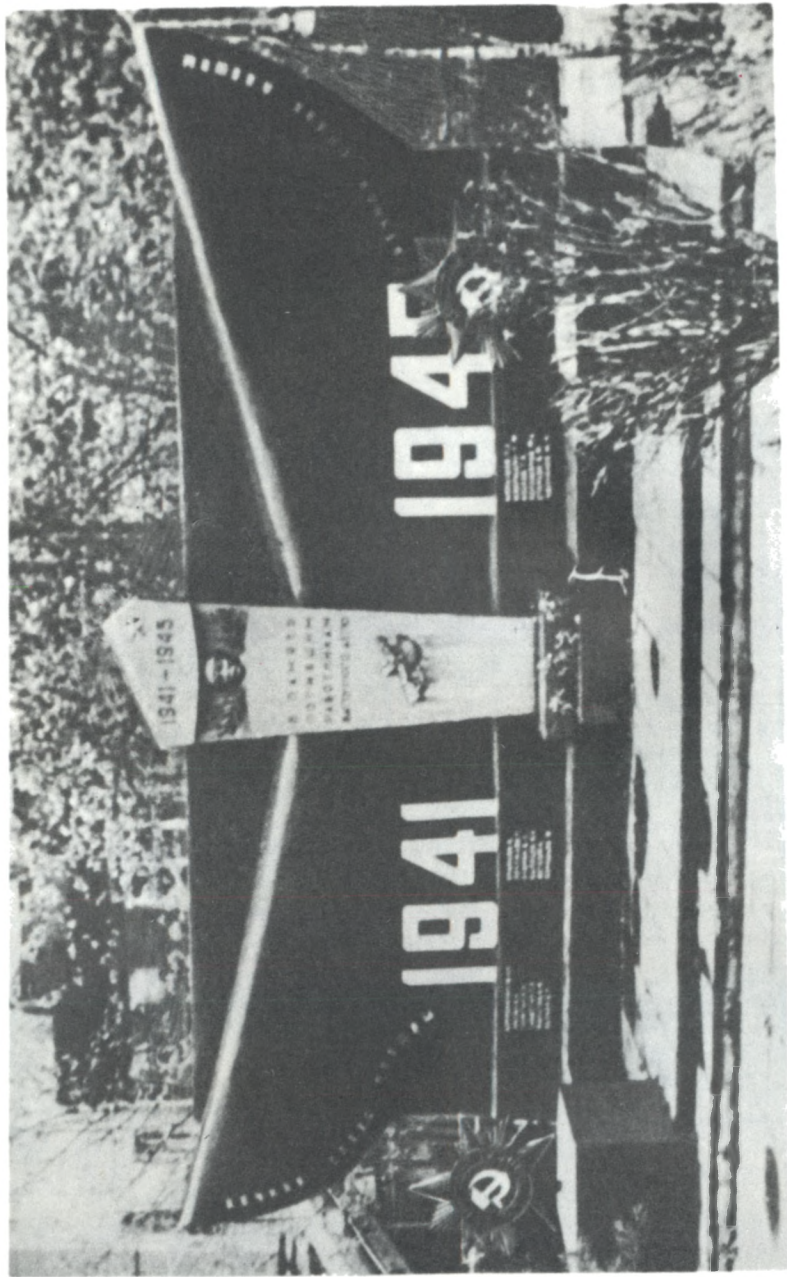
1922 - 1979 гг.

РАБОТАЛ НА ОТДЕЛЕНИИ ДОРОГИ.
В ВЕЛИКУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ
СЛУЖИЛ ГИДРОАКУСТИКОМ

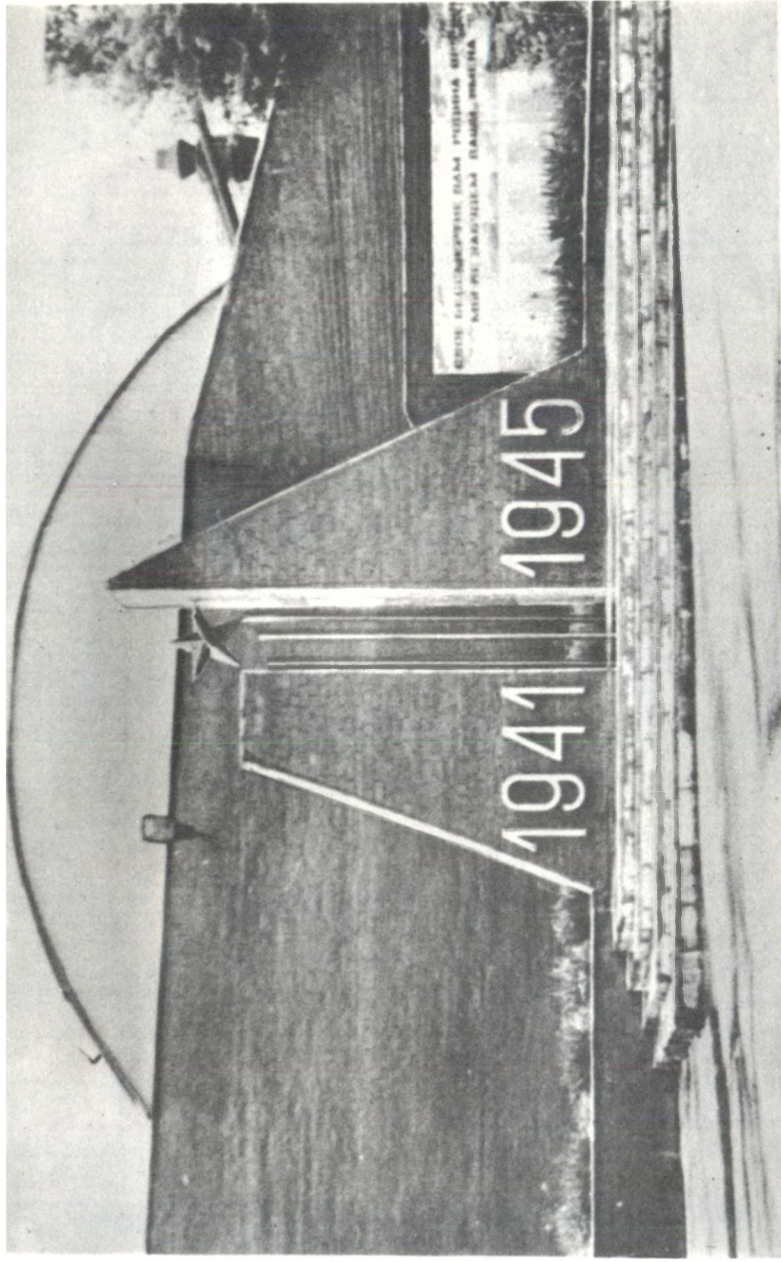
ПОД КОМАНДОВАНИЕМ

ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
КАПИТАНА ВТОРОГО РАНГА Н. А. ЛУНИНА
НА КРАСНОЗНАМЕННОЙ ПОДВОДНОЙ
ЛОДКЕ „К-21“, КОТОРАЯ 5 ИЮЛЯ 1942 ГОДА
ТОРПЕДИРОВАЛА ФЛАГМАН ФАШИСТСКОГО
ФЛОТА НА СЕВЕРЕ-ЛИНКОР „ТИРПИЦ“.

Мемориальная доска, установленная в вагонном депо на ст.Егоршино



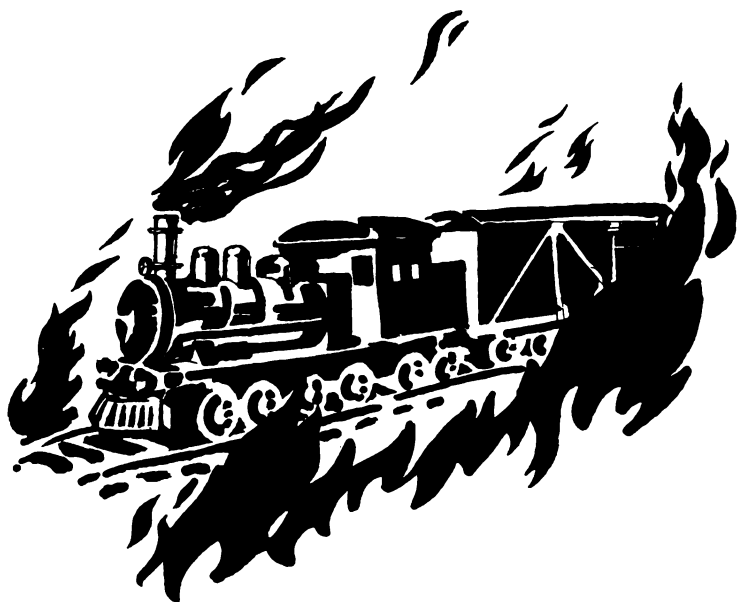
Мемориал в вагонном депо Пермь-II погибшим в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг.



Мемориал, установленный в вагонном депо ст. Свердловск-Сортировочный в память погибших в боях Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

ИЗ ОДНОГО МЕТАЛЛА ЛЬЮТ
МЕДАЛЬ ЗА БОЙ, МЕДАЛЬ ЗА ТРУД!

ПОБЕДА КОВАЛАСЬ В ТЫЛУ



«ПАМЯТЬ , СТОЙ !»

Так назвала в сборнике своих стихов раздел о Великой Отечественной войне А.Т.Романова-Серогодская.

Ангелина Терентьевна живет в Дружинино, на пенсии, работала учителем в железнодорожной школе. Детство и юность ее прошли в 30-40-е годы, и, как она пишет о себе: «Просто жила: училась, трудилась, дружила, любила и ... верила».

Переносила то, что уготовано было ей судьбой. Отца репрессировали ... Чуть живая от голода в войну закончила Вологодский педагогический институт по специальности «учитель русского языка и литературы». С 14 лет пишет стихи и песни. В годы Великой Отечественной войны она писала о том, что видела вокруг

себя, что чувствовала, о жизни военного поколения, о вере в Победу, силе, мужестве. Война стала ее главным поэтическим учителем. Этой тематике она верна до сих пор. Мы знакомим читателей со стихами Ангелины Терентьевны, опубликованными в книге "Откровение" (Избранная лирика)



А.Т.Романова-Серогодская

ВЫ СЛЫШИТЕ, ЛЮДИ ?

Земля молчит, а надо б
ей кричать.

Земля, немея,
Корчится от боли.
Хочу все силы я собрать
И крикнуть людям
доброй воли,

Чтобы всегда, во все века,
Когда и нас в живых не будет,
Земля израниться снарядом

не смогла.
Вы слышите,
моей Отчизны люди ?

ПРОСТИ, МАМА

Мама, мама моя ! Ты прости, дорогая,
Что давно, так давно не была у тебя.
Над могилой твоей только ветры рыдают,
Вечерами окутает сизая мгла.
Я приеду к тебе, когда осень начнется,
Подуправлюсь с делами, их все утрясу.
По обычаю русскому, как уж ведется,
Тебе с братской могилы земли привезу.
Расскажу я тебе, где была, что видала
На обласканной солнцем украинской земле,
Ты при жизни сыночка живого искала,
Но, увы, он не смог отозваться тебе.
Поклонюсь за него, за себя тебе низко,
За него, за себя наши слезы пролью ...
Ты прости, дорогая, земля та не близко,
Где погиб твой сынок за Отчизну свою.
Мама, мама моя ! Ты прости, дорогая,
Что давно, так давно не была у тебя ...

МИР РАСКОЛОЛА ВОЙНА

Мальчишкам, погибшим в первые дни войны

Парта знакомая ... школа любимая ...
С ними простились вчера.
Нынче случилось непоправимое :
Мир расколола война.
Ранена наша Отчизна могучая,
Ждет она нас, сыновей.
Мама, не лей свои слезы горячие,
В путь собери поскорей.
Рельсы тревожную песню запели,
Мощно гудит паровоз,
Очи любимые вслед нам смотрели,
Полные горя и слез.
Что там за дальним крутым поворотом ? —
Бреющий «мессер» строчит.
И командир молодой нашей роты
«Все из вагонов!» — кричит.
Мы не виновны, что выстрел не сделали:

«Мессер» строчит и строчит,
Щеки мальчишечьи стали вдруг белыми,
Землю обняв, он лежит.
Где же ты, мой одноклассник любимый ?
Что не пришлешь мне привет ?
А почтальон ходит мимо и мимо ...
Где ж затерялся твой след ?

* * *

НА РАЗЪЕЗДЕ № 38

Сообщение о начале войны достигло разъезда № 38 Ишимского отделения Омской железной дороги в середине дня 22 июня. Почти сразу же состоялся митинг, на котором присутствовали все жители разъезда. Как круто изменилась жизнь! Мирное время воспринималось, как далекое прошлое. Вся работа, все разговоры и дела сводились к одному: о войне и для войны ...

Мне было тогда 15 лет. Но таким, как я, взрослеть пришлось быстро. Поступил временным ремонтным рабочим на разъезд № 38 (Вагайская дистанция пути Омской ж.д.). Сначала был на побегушках: подай, принеси, сходи и т.д. Потом приняли в штат, выдали хлебную и продуктовую карточки. И пошла работа без выходных и отпусков, летом и зимой, с утра и до темного вечера. Штатный рабочих-мужчин было 3-4 человека, остальные — женщины и мы, подростки по 15, 16, 17 лет. В первые месяцы войны были взяты в армию с железной дороги многие рабочие.

Трудностей было очень и очень много. В сельской местности железнодорожники, кроме хлебных карточек, ничем не обеспечивались: ни мылом, ни солью, ни обувью, ни одеждой. Спецодежды путейцам тоже никакой не выдавалось. Живи, как можешь, но на работу являйся. И в такое трудное время не было прогулов, болели редко, пьяных не увидишь. Нарушений дисциплины тоже не припомню ...

Приезжал к нам заместитель начальника дистанции пути, провел беседу и сказал, что железные дороги переходят на военное положение, вводится устав, в котором говорится, что за нарушения и упущения по службе последуют строгие наказания.

Много забот легло на плечи путейцев. Мы должны были содержать в исправном состоянии железнодорожные пути, стрелки, мосты и постоянно вести надзор за ними. А рельсы на Ишимском отделении лежали в пути с момента постройки, то есть с 1912-13 гг. К 1942 году они уже 30

лет были в эксплуатации и в большинстве своем имели дефекты и подлежали замене. Шпалы тоже с большим процентом износа. Чтобы поезда шли без задержки, нужно было круглые сутки следить за состоянием рельсов и креплений. Этим занимались путевые обходчики. Они визуально определяли исправность рельсовой колеи.

Задача нашей бригады заключалась в том, чтобы менять обнаруженные дефектные рельсы и исправлять путь. Бывали дни, когда одиночным порядком меняли по 10-15 рельсов, которые заготавливали путем ручной распиловки и сверления. И мы, совсем еще мальчишки, пилили по 6-8 концов рельса ...

С 1942 по 1945 год у нас не было допущено ни одного крушения поезда по причине неисправности пути, не было также и задержки поездов. Наши будни сливались с ратными делами на фронте. День начинался с того, что бригадир сообщал о положении на фронте, а уж потом намечался план предстоящей работы.

Не забыть мне и окончания войны. Ночью с 8 на 9 мая 1945 г. в Омске (тогда я уже учился на курсах бригадиров пути) загудели все силовые установки заводов, паровозов и т.д. И как бы крепко люди ни спали — вскакивали и не сразу могли сообразить: что случилось ?

Через некоторое время нам сообщили, что окончилась война ...

9 мая занятий на курсах не было, все пошли в город. Бросалось в глаза — на улицах много мужчин в спецовках. В обычные дни их увидеть было нельзя, так как все они трудились на заводах ...

В.КОПТЕЛОВ, ветеран труда, заведующий музеем ст.Тюмень

ЧЕРЕПАНОВСКИЙ МЕТОД

Машинист Дубинин торопливо расхаживал возле своего паровоза, поглядывая на часы. До прохода контрольного поста оставалось каких-нибудь полчаса, а в очереди на заправку углем стояли еще два паровоза.

— Что они там, уснули, что ли ?

Намереваясь отчитать нерадивых грузчиков, Дубинин пошел к углеподъемному крану. В окне будки крана увидел Анания Черепанова. Несмотря на мороз, от разгоряченного лица того шел пар. А его кран опустил грейфер на землю, словно конь усталую голову, и застыл.

— Ананий, чего стоим-то?

Черепанов кивнул в сторону паровоза, над тендером которого высилась гора угля. Рабочие торопливо разравнивали уголь лопатами.

Дубинин безнадежно махнул рукой и вернулся на свой паровоз. Когда очередь дошла до него, он поднялся на кран к Черепанову.

— Плохо дело, Ананий. На контрольный пост я уже опоздал. И, между прочим, не в первый раз такое случается. Поезда задерживаем.

Черепанов задумчиво потер подбородок.

— Я тут ни при чем. Сам видишь. И ничего не придумаешь.

— А надо бы.

Уже не в первый раз слышал Черепанов такие разговоры: «Надо бы». Но не будешь отправлять паровозы с «шапкой» угля в тендере, в то время как углы его пустые.

Погрузка была организована так, что паровозы за углем подходили и отходили с одной стороны по тому же пути, на котором стоял кран. Черепанов с сожалением посматривал на другую сторону, которая обычно пустовала. «Вот если бы там поставить под погрузку еще один паровоз, тогда машинистам вряд ли пришлось бы волноваться».

Через несколько дней Дубинин со своим паровозом вновь появился на угольном складе. Еще издали возле подъемного крана он увидел два локомотива. «Опять загорать», — мелькнула мысль. Но, подъехав ближе, он удивился: «Что это?» Паровозы стояли с обеих сторон крана, а одорукий великан, хватая шеститонные пригоршни угля, швырял их то в один, то в другой тендер.

И раньше было любо глядеть на углеподъемный кран, когда им управлял Черепанов. В руках Анания огромная машина казалась легкой и послушной. Но сегодня ее просто невозможно было узнать.

Дубинин улыбнулся: «Молодец, Ананий. Все-таки нашел выход». Хотелось с ним поговорить, похвалить его, но было ясно, что сегодня это не удастся.

Увидев Дубинина, Черепанов успел лишь кивнуть ему головой и тут же крикнул своей помощнице Шеломенцевой:

— Шура, пару маловато!

Шеломенцева глянула на манометр. Стрелка стояла где-то на полпути между красной чертой и нулем. Шура бессильно опустила руки.

— А я что сделаю? Сам видишь, шурую всюю, а пару все равно не хватает. Да и где его хватит, если ни минуты не стоим.

Она была права, и Черепанов понимал это. Его взгляд упал на шуровочное отверстие. Оно было открыто. Ананий на секунду отвлекся от рычагов.

— Ты закрой отверстие, чтобы холодный воздух в топку не попадал.

Шура недоуменно пожала плечами. Раньше как-то не обращали на это внимания. Заметив ее вопросительный взгляд, настойчиво повторил:

— Закрой, закрой.

Она закрыла и стала ради интереса чаще поглядывать на манометр.



Герой Социалистического Труда
А.К.Черепанов. Фото 1943 г.

— При такой работе нам придется многое пересмотреть. Я уже кое над чем думал. Как, по-твоему, лучше заправлять котел водой: большими или малыми порциями?

Шура пожала плечами и ответила:

— Конечно, большими. Чтобы реже ездить на заправку. Ведь чуть ли не полсмены на это дело тратим.

— Ты права, но не совсем. Много времени на заправку тратим — это верно. Но все-таки лучше заправлять котел меньшими порциями, чтобы не допускать переохладения котла. Понятно?

— Понятно-то понятно, да только тогда нам без конца придется ездить к колонке с водой, и работать будет некогда.

— А колонка нам теперь ни к чему. Будем заправляться прямо с паровозов. Вот только подберем для этого дела подходящий шланг и ... прощай колонка.

Помощница удивленно посмотрела на машиниста.

— Хорошо придумано, ничего не скажешь. Да мы теперь горы свернем!

— Ну, давай начнем «ворочать горы», — усмехнулся Черепанов и взялся за рычаги.

— Грузить? — удивилась Шура. — А куда? Ведь паровоза пока нет.

— Будем пока сучивать уголь.

Через несколько минут стрелка незаметно передвинулась на одно деление вверх. Шура улыбнулась: «Верно!»

Новый прилив силы в стальных мускулах крана почувствовал и машинист. Он глянул на помощницу и подмигнул ей.

Быстро управившись с обоими паровозами, Черепанов остановил кран.

— Ну, вот, — сказал он, — можно немного и передохнуть. Упарилась?

Шура устало улыбнулась.

— Ты понимаешь теперь, почему я просил закрыть шуровочное отверстие?

— Начинаю понимать. .

—Зачем лишнюю работу делать? Грузить— так сразу на паровоз.

— Лишней работы здесь немного, — пояснил машинист. — Во-первых, во время экипировки паровозов реже придется гонять кран к месту набора угля, а во-вторых, меньше придется мне крутиться в своей кабине, если брать уголь с одного места. А все это даст выигрыш во времени.

Когда подошли очередные паровозы, их ожидали готовые кучи угля. Оставалось только переложить этот уголь на место.

Поначалу Черепанову приходилось подсказывать машинистам, как ставить паровозы на заправку. Но вскоре они уже сами стали делать то, что нужно.

Теперь Черепанов успевал за смену снабдить углем паровозов втрое больше нормы.

Как-то в один из очередных осмотров крана Ананий подозвал помощницу и, показав ей некоторые узлы крана, сказал:

—Ты, Шура, не забывай насчет смазки-то.

— Я и так не забываю. Сам видишь: перед началом смены который раз все смазываю.

— Ну, ты не обижайся. Пойми, мы работать стали втрое больше и уход за краном нужно утроить. Согласна?

Она кивнула головой.

— А ты слышала что-нибудь о лунинском методе? — спросил он.

— Слышала, — не совсем уверенно ответила Шеломенцева. — Это машинист придумал что-то по уходу за паровозом.

— Да, да, бригада Лунина решила сама ремонтировать свой паровоз. Вот я и думаю: почему бы нам не сделать так же?

Молва о черепановском методе погрузки и уходе за краном вышла за пределы станции Свердловск-Сортировочный. На складе топлива корреспонденты газет, радио интересовались его работой. Впрочем, интервью были краткими. Когда Черепанов находился на кране, его работа говорила сама за себя.

Вскоре на страницах дорожной газеты «Путевка» началась переписка последователей Анания Черепанова.

Черепановский метод получил путевку в жизнь.

И.КОРОЛЕВ (Из книги «Герои трудовой славы»,
Средне-Уральское книжное издательство, 1969 г.)

ТАЛАНТ РУКОВОДИТЕЛЯ



Герой Социалистического Труда
В.П.Егоров

У разных людей по-разному складываются судьбы: один долго мечется от дела к делу, не решаясь остановиться на чем-то определенном. Другой сразу и навсегда прикипает душой к любимой работе. В ней он видит смысл и счастье всей своей жизни...

Вячеславу Петровичу Егорову не пришлось долго выбирать, кем быть. Он родился и вырос в семье потомственных железнодорожников. Всю жизнь проработал на ремонте и строительстве стальных магистралей его дед Степан Егорович. Отец Петр Степанович, как и дед, начал с ремонтного рабочего. Но ему посчастливилось больше: революция открыла широкую дорогу перед простым людом, учился и начал продвигаться вперед: становится бригадиром пути, за-

тем дорожным мастером, начальником дистанции.

Железнодорожниками были и все родственники и со стороны матери, ее отец и братья.

— Да и не я один, — говорит Вячеслав Петрович, — оба моих брата связали судьбу с транспортом.

В те далекие и суровые годы, когда молодая Советская Республика только-только становилась на ноги, борясь с разрухой и голодом, на Саратовском паровозоремонтном заводе появился юный рабочий Вячеслав Егоров. Работая слесарем, он одновременно учился в профтехшколе. Окончена школа, и паровозники депо Ртищево приняли в свою дружную семью молодого помощника машиниста.

А дальше судьба складывалась так: машинист, председатель месткома, заместитель начальника и начальник депо — на любой должности Вячеслав Петрович был прежде всего хорошим организатором. Его уважали не только за знание дела, но и за умение подойти к людям, быть требовательным к ним и в то же время справедливым и чутким.

1934-1937 годы стали для него годами напряженной учебы в Военно-транспортной академии, потом была работа в качестве ревизора безопасности движения поездов на Куйбышевской и Белорусской дорогах. И вскоре Вячеслава Петровича назначают начальником Северо-Донецкой дороги. Было Егорову тогда 29 лет — самый молодой начальник дороги на всей сети! Но молодость — не помеха, и очень скоро в этом убедились даже те, кто поначалу не очень-то верил в энтузиазм и способности молодого руководителя. Это было время борьбы за повышение скорости движения и весовых норм поездов.

Со всей энергией и настойчивостью брался начальник дороги за решение самых сложных вопросов, опираясь на новаторов, которые своими смелыми, но обоснованными экспериментами поддерживали инженерные расчеты. Об этом славном боевом времени напоминает орден Ленина — первая полученная Вячеславом Петровичем награда.

В конце 1939 года он был отозван на работу в Народный комиссариат путей сообщения. Занимал ряд руководящих постов и одновременно был постоянным членом коллегии наркомата. Самая высокая на транспорте награда — знак «Почетному железнодорожнику» — свидетельство того, что Вячеслав Петрович успешно справился с новыми для него задачами

И вот 1941-й... С боями отступают наши войска, идут на восток эшелоны с оборудованием, с людьми. Бомбят их вражеские самолеты, трудно приходится железнодорожникам. И всем этим сложным, до невероятности запутанным движением руководит начальник Управления путей сообщения Западного фронта В.П.Егоров.

Что же было дальше? Ранение, госпиталь и снова фронт, на этот раз Юго-Западный. И какое бы дело ни поручалось Вячеславу Петровичу — он успешно выполнял его.

Военно-инженерные знания и накопившийся опыт помогли ему и в последнем задании военных лет — организовать быструю переброску наступавших войск 3-го Белорусского и Прибалтийского фронтов. В это время В.П.Егоров был начальником Западной дороги. За образцовое выполнение заданий ГКО он был награжден еще тремя орденами Ленина и Красной Звезды.

Вот что писал в своей книге «Транспорт в Великой Отечественной войне» И.В.Ковалев: «В эти трудные дни возглавлял дорогу В.П.Егоров, который был большим знатоком своего дела, человеком энергичным, деловым, полным твердой веры в победу над немецко-фашистскими захватчиками».

С интересными воспоминаниями в своей книге «Хлеб наш солдатский» выступает генерал-лейтенант интендантской службы Ф.С.Саушин.

«Когда началась оперативная группировка войск, армейские тылы

оказались неспособными сохранить такое большое количество пшеницы и передали ее фронтовому складу, находившемуся на станции Витебск-Товарная. Зерно надо было срочно спасти, перевезти и укрыть его в надежном месте.

Учитывая и это обстоятельство по скромным подсчетам, нам потребовалось минимум 300 вагонов. И где их взять? Вся надежда была на начальника дороги Вячеслава Петровича Егорова. С ним мы впервые встретились в довольно сложной обстановке на станции Полоцк. Наскоро восстановленный мост через Западную Двину не мог пропустить то количество эшелонов, которое подходило к узлу. На путях скопились сотни вагонов с боеприпасами, боевой техникой, горючим, продовольствием. Фашистская авиация, обнаружив это, совершала на станцию один воздушный налет за другим. Создавалось критическое положение.

В числе оперативной группы, направленной командованием фронта в Полоцк для принятия срочных мер по ускорению продвижения транспорта, был и полковник Медведев.

Почти одновременно с нами из Москвы на станцию прибыли начальник Центрального Управления военных сообщений генерал-майор В.И.Дмитриев и начальник Западной дороги В.П.Егоров.

В тот же день были приняты соответствующие меры. Начальнику дороги я тогда напомнил, что на станции находится несколько эшелонов с продовольствием, отправка которых не терпит отлагательства...

— Знаю. Ваши транспорты пропустим в первую очередь, — отозвался Вячеслав Петрович и предложил: — Давайте ознакомимся с положением дел на месте...

Весь день мы работали вместе. И я был глубоко тронут той заботой, какую проявил Егоров об ускорении продвижения эшелонов с продовольствием. Расстались мы добрыми друзьями.

Окончание войны застало Вячеслава Петровича на посту начальника Томской дороги, а потом была работа в Урало-Сибирском округе железных дорог. С 1956 по 1972 годы В.П.Егоров руководил Свердловской магистралью, коллектив которой добился немалых успехов по техническому прогрессу на дороге.

В числе девяти лучших тружеников нашей магистрали Вячеславу Петровичу было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

Много лет отдано В.П.Егоровым железнодорожному транспорту. И талант его, талант руководителя, наиболее ярко раскрылся в годы Великой Отечественной войны.

**М.РАППОПОРТ, ветеран труда,
заслуженный работник транспорта РСФСР,
почетный железнодорожник**

"МЫ РАНО ВЗРОСЛИ..."

В войну мы рано выросли. Сужу об этом из личного опыта.

Как сейчас помню первый день войны. Был я тогда студентом четвертого курса Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта. 22 июня 1941 года встретил в качестве диспетчера Чебаркульского участка Златоустовского отделения Южно-Уральской железной дороги, где проходил в то время производственную практику.

В условиях военного времени практика была продлена до 1 сентября и студенты получили вполне наглядное представление об организации движения в сложнейшей обстановке, наравне с опытными кадровыми железнодорожниками несли ответственность за бесперебойность перевозок людей и грузов.

12 марта 1942 года я защитил дипломный проект. А 18 апреля уже был в Свердловске в распоряжении службы движения и грузовой работы. Направили меня, вчерашнего выпускника, на станцию Вагонзавод — одну из ста решающих станций сети. Карьера моя здесь была стремительной: в первый месяц — дежурный по станции, потом — помощник начальника станции, а через полгода — начальник станции. Одна из основных обязанностей заключалась в том, чтобы бесперебойно обеспечивать порожняком заводы, выпускающие танки и боеприпасы.

В общей сложности под погрузку ежедневно требовалось до ста вагонов. Новые вагоны тщательно и всесторонне проверялись. Особенно строго мы следили за тем, чтобы в вагонах, предназначенных для перевозки боеприпасов, не было щелей. Для этой цели специально обливали их водой...

Со ст.Смычка часто поступали вагоны непригодные под погрузку, что вело к напряженной работе составительских бригад, которые подбирали порожняк. Осложнялась в связи с этим и маневровая работа.



В.Г.Коняев

Чтобы ускорить процесс погрузки, составили специальный график, предусматривающий шесть подач вагонов в сутки. Подавали их к станции Восточная, где на подъездных путях Уралвагонзавода формировались поезда с танками и составы с боеприпасами. Мне приходилось сопровождать срочные маршруты до Свердловска.

Помимо трудностей с погрузкой были свои проблемы и с выгрузкой эвакуированного оборудования. В 1942 году приходилось иной раз выгружать до 300 вагонов в сутки. В годы войны шло много кольцевых маршрутов с углем из Кузбасса и Богословского угольного бассейна.

Но все трудности, связанные с организацией движения — недосыпание, голод и холод, — люди в конце концов преодолевали, понимая, что на фронте еще тяжелее.

А как не вспомнить добрым словом моего заместителя Николая Александровича Волкова, дежурных по станции Павла Петровича Кузнецова и Валентина Ивановича Левченко, составителя Хрунова, стрелочников Вовакину, Пинаеву, Скоробогатову, Пискунову. Чтобы как-то облегчить труд стрелочников, мы первыми на Свердловской дороге оборудовали электроосвещение на всех стрелочных указателях нашей станции.

В годы войны было немало проверок и ревизий. Частенько навещали на нашу станцию братья Синегубовы. Один из них был представителем МПС, другой — представлял КГБ. Один занимался обеспечением вагонов, другой — танками.

Люди работали, и работали не ради того, чтобы их отметил или похвалил очередной проверяющий, а чтобы наша страна победила, наконец, ненавистного врага.

...Начальником одной из ста решающих станций сети я был до 1944 года, а затем меня перевели в Нижнетагильское отделение заместителем начальника отделения движения.

В январе 1945 года был переведен в Свердловск и с той поры до 1962 года работал начальником станции Свердловск-Сортировочный.

Уверен, что и на этом сложном посту, и в дальнейшем мне очень помогала закалка, полученная в суровое военное время сразу же после окончания института.

И как память о тех трудных временах храню я медаль «За трудовое отличие».

В.КОНЯЕВ, ветеран труда, почетный железнодорожник

ЗЕМЛЯКИ МОИ, ВЕРЕЩАГИНЦЫ

Перед станцией паровоз сбавляет ход. Кочегар провисает на ступеньках и подхватывает жезл, в котором записка с необходимой машинисту информацией о поездной обстановке. Все, как обычно. Что там в записке на скорую руку написано?

«Товарищи паровозники, началась война...»

Паровоз набирает скорость, а колеса отстукивают только что указанное, тревожное: «На-ча-лась война». И бригада понимает, что эта поездка стала первой военной.

В октябре 1941 года отряд верещагинских добровольцев — партийно-комсомольское пополнение — отправился на фронт. Были здесь и машинисты. Мы уходили, а наши паровозы на прощание прогудели: «Жде-ем ва-ас!» И каждый запомнил голос своей машины...

Меня ждала краткая подготовка на командира противотанковых «сорокопятков», бой в Подмоскowie. Воевал в составе 379-й стрелковой дивизии, сформированной в Пермской области. Дрались с танками, подавляли огневые точки. Бои шли тяжелые, в одном из них от нашего расчета осталось только двое. На войне ко всему привыкнуть можно, но только не к гибели товарищей, а особенно, если это твои земляки.

Фронтная служба закончилась неожиданно. В июле 1942 года вышел приказ ГКО, предписывающий командировать по местам работы воинов с особо необходимыми в тылу профессиями — шахтер и машинист паровоза. И я вернулся на службу в депо.

Да, на службу, хотя Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах» вышел позже, в апреле 1943 года. Этим документом на железных дорогах страны на период войны вводилась воинская дисциплина. Все работники железнодорожного транспорта считались мобилизованными. Устанавливалась их ответственность наравне с военнослужащими Красной Армии.



Н.П.Прозоров

Конечно, всем тогда было тяжело, но у паровозников добавлялось к этому еще и свое, особенное. Может безмерно уставать токарь или слесарь, он будет отвечать только за себя. Машинист паровоза всегда, при любых обстоятельствах и усталости, отвечает за тех людей и те грузы, что у него за спиной. Если ты знаешь, что в поезде, который ведешь, военная техника, снаряды или сотни раненых бойцов, то будешь чувствовать этот груз каждой своей клеточкой. Во всяком случае, надо чувствовать, потому что обостренное восприятие своей ответственности — профессиональное качество машиниста. Так было и есть.

Не знаю, легче или труднее мне было работать в депо после возвращения с фронта. Дело, пожалуй, не в этом. Главное — ощущал себя солдатом. И не только потому, что награды были боевые и нога побаливала после ранения. Когда побываешь в бою и увидишь смерть вблизи, становишься другим, к привычной рабочей усталости относишься спокойнее. Всегда есть возможность преодолеть себя, перебороть. А это как раз и требовалось. Паровозных бригад не хватало, о предусмотренном инструкцией отдыхе после определенных часов работы приходилось забывать. Привычной стала такая работа: доводишь состав до Перми, сразу, с «оборотом», возвращаешься в Верещагино, а там нередко и дальше.

Работа паровозных бригад на главном ходу, на прифронтовых дорогах, поездки на пределе технических и физических возможностей стали ни с чем не сравнимой школой мастерства. Поэтому, когда к концу войны на моем форменном кителе рядом с боевыми наградами появились знаки «Почетному железнодорожнику» и «Отличный паровозник», я был безмерно горд.

В годы войны железнодорожники упрочили и развили передовые стахановские начинания предвоенных лет. По примеру Петра Кривоноса наши машинисты отыскивали ключ к высоким скоростям, к использованию скрытых возможностей паровоза.

Как нельзя кстати пришелся и метод новосибирского машиниста Николая Лунина, предложенный перед самой войной. Почин состоял в том, чтобы увеличить объем служебного ремонта, выполняемого силами самой паровозной бригады. Бригада должна вовремя выявлять и устранять неисправности и тем самым продлевать жизнь важнейших узлов паровоза, увеличивать пробег между промывками и подъемочным ремонтом. При этом достигалась большая экономия средств. Движение нашло самое широкое распространение среди работников разных профессий транспорта и сыграло огромную роль в предвоенные годы и годы Великой Отечественной войны.

Хорошо помню душевный подъем и нескрываемую товарищескую радость, когда паровоз ФД №2828 старшего машиниста Г.М.Нелюбина

по итогам работы в течение зимы 1942-43 года был признан лучшим по сети железных дорог страны. Это была победа не только одной замечательной локомотивной бригады, но и всего депо.

Работа машиниста как будто дело глубоко индивидуальное: с паровозом он всегда один на один. Но на поверку выходит, что без коллективного духа, настроя стать большим мастером невозможно. Мастера дают пример, коллектив дает мастеров. Такая вот диалектика. Имена машинистов-верещагинцев вписаны в историю нашей Победы.

В книге «Западный Урал — фронту» есть о них добрые слова: *«...Лучшие машинисты дороги Зарубин, Бузорин, Зашихин, Балуев (паровоз последнего считается лучшим по сети дорог НКПС) из Верещагинского депо... не только подготовили свои паровозы к зиме собственными силами, средствами и материалами, но и успешно выполняют взятые на себя обязательства по экономии топлива, смазки и вождению тяжеловесных паровозов на высокой скорости. В 1944 году проведено 6793 поезда, перевезено дополнительно 3808260 тонн груза...»*

А вот еще одна цитата о вкладе тружеников тыла, наших земляков. В книге «Свердловская магистраль», изданной к 100-летию дороги в 1978 году, говорится: *«Железнодорожники Перми внесли на приобретение оружия для Красной Армии из личных сбережений 671871 рубль, Верещагинской дистанции пути — 41 тыс. рублей. Восемь тысяч рублей внес на постройку танковой колонны машинист Кунгурского депо Пиликин, три тысячи рублей — машинист Верещагинского депо Кулико, 2535 рублей — машинист этого же депо Агеев. По месячному окладу отчислили проводницы Пермского резерва Коногорова, Шеклеина, Гилева, Левина и др.»*

В первые недели войны политотдел Пермской железной дороги издал приказ о работе и задачах партийных организаций в военный период. Главная задача была ясна — сделать все возможное и необходимое для того, чтобы обеспечить четкое прохождение напряженного грузового и пассажирского потока.

Политической работой занимались энергичные люди. У нас на узле ее возглавлял Георгий Александрович Варанкин. Впрочем, поначалу партийный лидер для кого-то мог быть просто Гошей в силу своего возраста. На железнодорожном транспорте Варанкин начал работать в 1938 году. Накануне войны, весной 1941 года, коммунисты Верещагинского вагонного депо приняли его кандидатом в члены ВКП(б). Стаж пришлось зарабатывать уже в военную пору. В 1942 году Варанкин — в рядах партии и в этом же году он, 22-летний парень, избирается секретарем парторганизации вагонного депо. В 27 лет — секретарь узлового парткома, в 30 — секретарь райкома партии, а еще через три года — второй секретарь райкома. Так в тяжелейшие годы железнодорожнику пришлось стать профессиональным партийным работником.

Все мы тогда думали только о том, как выстоять и победить. Война требовала исключительной оперативности перевозок, быстрого маневрирования локомотивным парком. Ремонт и экипировка паровозов, смена бригад должны были производиться в полевых условиях, вдали от депо. Снабдить паровоз водой и углем часто можно было только вручную. Менялся характер контроля за оборотом паровозов. Все это стало возможным решить с помощью совершенно нового вида специальных формирований в виде колонн паровозов особого резерва.

К каждому паровозу прицеплялся приспособленный для жилья вагон, в котором отдыхали сменная бригада, кондукторская бригада, вагонные мастера. Практически любой член такой комплексной военной команды мог подменить товарища, а локомотив мог двигаться на больших полигонах без захода в депо.

Самые опытные верещагинские мастера вождения поездов, такие, как Г.П.Широков, Л.Н.Нохрин, Л.С.Дудырев, И.Т.Шистеров, К.Н.Колчанов, П.Е.Иванов, П.Д.Кадочников, С.И.Голубицкий, служили в колоннах паровозов особого резерва НКПС. По решению Государственного комитета обороны на прифронтовых и тыловых дорогах было создано 35 таких колонн с общим количеством 750 паровозов.

Первые же месяцы Великой Отечественной войны показали, что в борьбе с врагом могут успешно применяться и бронепоезда. Они защищали железнодорожные узлы от налетов авиации, прикрывали сосредоточение и развертывание войск, обороняли железнодорожные линии, вступали в бои с прорвавшимися частями противника. Команды бронепоездов формировались, в основном, из добровольцев-железнодорожников, которые овладевали несколькими железнодорожными и военными профессиями. В командах пермских бронепоездов «Щорс», «Котовский», «Пермский рабочий», «Александр Суворов» сражались с фашистами верещагинские паровозники А.П.Вологов, Н.И.Деменев, Н.Т.Тетенов, П.С.Михеев, П.Ф.Санаев, П.Т.Тиунов, Х.А.Будин, М.С.Власов, В.Ф.Вертышев.

В августе 1943 года в газете «Гудок» были напечатаны стихи советского поэта Семена Кирсанова. Их можно посвятить и нашим землякам.

Будем помнить
Рельсы к Сталинграду
И вагонов бесконечный хвост.
Будем долго помнить,
Как снаряды
Машинист израненный довел!
Будем помнить эти перегоны,
Где пылали долгие бои,
Кто вернул земле освобожденной
Широту советской колени.

Слово о женщинах. Им было трудно, но они заменили многих

машинистов паровозов, помощников, кочегаров. Это были как наши землячки, так и эвакуированные из Ленинграда, Вологды, Белоруссии: Валентина Бубенцова, Екатерина Антипьева, Клавдия Радионова, Клавдия Филимонова, Агафья Беляева, Татьяна Самусенко, Капитолина Оборина, Анфиса Семушева... Все они, не щадя здоровья, попросту не думая и не заботясь о нем, изо дня в день делали тяжелую мужскую работу. Об одной из таких женщин я расскажу поподробнее. Анфисе Семушевой, кочегару паровоза ФД, было неполных 16 лет. К физическому труду привычна, но уж больно тонка и хрупка на вид. Рано потеряв мать и отца, Анфиса воспитывалась в Чермозском детском доме. Здесь встречались первые радости и горести, будни и праздники. После окончания шести классов, Анфиса вместе с другими воспитанницами приехала в областной центр, чтобы уже здесь учиться на станочницу.

И вот началась война. Перегруженный и вдруг обезлюдевший транспорт требовал новых кадров. Достаточно быстро обучить можно было лишь тех, кто хоть немного знал технику. Семнадцать станочниц-девчонок прошли краткосрочные курсы и получили новую специальность, которая оказалась в тот момент для страны такой важной — стали кочегарами паровоза.

После изнурительных, тяжелых, порой внеочередных, почти без отдыха поездок смертельно уставали и мужчины. А они? Как уставали и выдерживали это вчерашние школьницы, девчонки?! Это знают только они сами. Никакие сладости не могли для них сравниться с 400 граммами черного хлеба — основой ежедневного пайка. Не было лучшего угощения, чем «рябчики» — испеченная на инжекторе паровоза картошка, которую приносили из дому машинисты. Необыкновенно вкусно! А кроме того, был «рябчик» поддержкой в пути, когда отказывал стокер и приходилось, не разгибая спины, вручную кидать скаждой лопатой тяжелеющий уголь. А чтобы кидать как можно дальше, нужно было поддерживать силы, и потому был в каждой картофелине свой вес. Хорошо, когда бригада вела воинский эшелон: солдатские кашевары щедро делились своим пайком, и были тогда юные паровозницы сыты про «запас».

Кочегаров не хватало, и потому их перебрасывали с паровоза на паровоз, из бригады в бригаду, чтобы хоть как-то заткнуть образовавшиеся бреши и обеспечить отправление составов. Машинисты, как могли, помогали девчатам, сделали из простой трубы коромысло, чтобы удобнее было носить поклажу, что могли, несли сами. Но забот и обязанностей у кочегаров оставалось все равно много. Одной посуды под смазочные материалы — не перечесть: два 16-киллограммовых бидона под мазут, один под антинакипин, ведро под цилиндрическое масло, бидон под керосин, масленка с викозином да масленка с компрессорным маслом. Вот такой «кухней» надо было управляться девчонке-кочегару.

Техническая стоянка поезда — 20 минут. Кочегару надо поднять на паровоз все свои бидоны, ведра и масленки, принять от напарника кочегарный инструмент, сигналы, заправить и залить мазутом паровозные и тендерные буксы.

Уставала Анфиса, хоть плачь. Бывало, и плакала. В клуб не ходила — не до него, да и не в чем. Недоедание и усталость накапливались, и однажды она не выдержала, села на поезд, сама не зная, куда и зачем едет. На станции Менделеево поезд остановился. Анфиса сошла, просидела в зале ожидания вокзала всю ночь в каком-то оцепенении и неопределенности. Утром дал знать о себе голод, и она пошла в ближайшую деревню побираться. Ей давали, кто что мог. Так прошло дней пять.

Голод можно утолить. А что делать, если болит душа и сердце не на месте: понимала ведь — сделала неладное. Вернулась на станцию Менделеево, а дальше что делать — не знает. Надо было в депо вернуться, да не просто такой шаг теперь сделать. Она была не первой, не выдерживали и другие. И тех, других, трех подружек, потом судили. Так требовал закон. Она знала это.

В горьких думах ходила по перрону. Подошел грузовой поезд, паровоз знакомый — ФД №20-2828, а кочегаром здесь ее подруга Капа Оборина. Встретились, поговорили и решили, что надо Анфисе вернуться в депо — на суд, оставалась малая надежда на прощение.

Встретил ее начальник отдела кадров депо, бывший машинист паровоза, известный стахановец, орденосеиц Александр Михайлович Седов. Может, в этом и была ее главная удача. Опытный паровозник, знавший, почем фунт лиха, все понял и сказал сам же для нее теперь желанное: «Иди работай!»

Позже Анфиса Семушева работала в нашей бригаде. Помощником был Валентин Черемных. Работали дружно. Кочегаром я был вполне доволен, потому что Анфиса к своим обязанностям относилась со всей серьезностью и ответственностью, как и подобает истинному паровознику, старалась, насколько хватало силенок. Сколько же уголька перекидала она за войну, кто сочтет?! Так что полновесна ее награда — медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941- 1945 гг.»

Когда после войны вернулись в депо на свое рабочее место оставшиеся в живых паровозники, девушки наконец получили возможность выбрать другие профессии. Анфису перевели в вызывальщицы.

Со временем стала работать в механическом цехе депо. Здесь встретила с молодым токарем Владимиром Красенко. Пришлись они друг другу по душе и вскоре поженились.

Семья требует и времени и внимания, а годы давали себя знать, здоровье уже стало не то, поэтому Анфиса Петровна перешла работать на трикотажную фабрику, в швейный цех, здесь ее уважительно величали

ветераном труда. Предательски подкралась тяжелая болезнь. Анфиса Петровна оказалась прикована к постели. Как знать, может, это плата за нелегкий труд в годы военной юности.

Но вернемся к моим коллегам — машинистам. Я уже подчеркивал, что чувство ответственности — важнейшее профессиональное качество машинистов. Война показала, что в нашем деле не обойтись без единения и сплоченности, что без личной самоотдачи мы бы просто ничего не сделали. Но что это за штука такая — самоотдача? Для моего поколения — вещь предельно конкретная.

Как-то на эту тему зашел у нас разговор с ветераном-железнодорожником Александром Егоровичем Румянцевым. Мы сидели в небольшой опрятной комнате рубленного его собственными руками доме. Скромная непритязательная обстановка, ничего лишнего здесь нет. Подумалось, что и в жизни у него ничего лишнего не было — только самое необходимое.

В 30-х годах Румянцев закончил семилетку. С этим «академическим» образованием в ФЗУ взяли без экзаменов. Работал кочегаром, помощником машиниста. Призвали в армию, участвовал в сражениях у Халкин-Гола. Горел в танке, живым вернулся домой. Осенью 1941 года кончилась недолгая мирная передышка, он снова на фронте. Управлял «тридцатьчетверкой», такой же знаменитой машиной, как ФД у паровозников. Боевая машина в его умелых руках безотказно делала свою трудную фронтовую работу.

С год воевал, и тут выяснилось, что надежные паровозники столь же необходимы, как и надежные танкисты-механики на фронте. Румянцева направили на трехмесячные курсы машинистов Верещагинской дорожной технической школы и вскоре доверили паровоз ФД. Как он работал? Так же, как большинство: и в горячую топку лазил, чтобы очистить от налипшего шлака жаровые и дымогарные трубы, и вручную переводил реверс (винт переменного хода), и «двойники» водил одним паровозом.

— Наша бригада следовала по перегону с грузовым составом, — рассказывает Александр Егорович, — а следом за ним шел пассажирский, на пятки наступал. И тут в изоляцию пресс-аппарата попала искра, от чего та и загорелась. Что делать? Остановишься — удержишь пассажирский, а следом вся цепочка потянется, все движение собьется, а ты всему причиной и виной. Значит, надо ликвидировать загорание на ходу. Как раз подкатили к участку пути, по профилю относительно несложному. Ставлю помощника на свое место, а сам по-пластунски лезу под котел, на раму паровоза, тушить огонь. Процедура не из приятных, а не затушишь — смазочные трубки из строя выйдут.

Подобных случаев и в войну, и после войны было немало. Такова работа паровозника, такова отличительная особенность, определяемая особыми отношениями между человеком и машиной. А главная черта —

самоотдача: лишнего не надо, но из необходимого сделай все, что можешь. С таким настроем и трудились всю Великую Отечественную войну.

... Перед станцией паровоз сбавляет ход. Кочегар повисает на ступеньках и подхватывает из рук дежурной жезл. Дежурная что-то еще кричит вслед и машет рукой. А в жезле записка с самой важной новостью: «Тов. механик и ваша бригада, поздравляю с окончанием войны. Война окончилась!» Поезд подходил к Верещагино в первый день мира.

**Н.ПРОЗОРОВ, машинист, ветеран войны и труда,
почетный железнодорожник**

ПОДВИГ МАКСИМА КАЗАНЦЕВА

Издали Максима Афанасьевича Казанцева можно было принять за охотника. В высоких валенках, в полушубке, туго перехваченном узким ремнем, он шагал неторопливо и осторожно, словно нащупывая след. На ремне болтался медный, чуть примятый рожок; сбоку свисал потертый футляр с сигнальными флажками; за спиной молоток с длинной рукояткой да гаечный ключ, для удобства связанные вместе; карманы полушубка оттопырены. Что там — не приманка ли для зверя? Нет, в карманах три-четыре болта, несколько гаек и костылей «про всякий случай»...

Сощуренный взглядего серых глаз мог показаться задорно-хитроватым, если бы не знать, что эта привычка шуриться порождена профессией Казанцева, требующей большой зоркости.

Мы шли по шпалам, по свежему скрипучему снежку. Сразу же за станцией широко простиралось ровное заснеженное поле.

Говорили о фронтовых новостях, о транспорте и казанцевских делах. Несколько дней назад путевой обходчик Максим Казанцев вернулся из Москвы, где ему вручали орден Ленина и золотую медаль «Серп и Молот».

Когда говорят о подвиге путевого обходчика, невольно вспоминаю случаи, о которых довелось читать. Может быть, обходя свой участок, Казанцев заметил лопнувший рельс, а в это самое время из-за поворота появился поезд? И, подобно герою гаршинского рассказа, он побежал навстречу, сорвал сорочку, окрасил ее своей кровью и остановил поезд?

— Это все в прошлые времена случалось, — сказал мне Казанцев. — Оно и понятно почему. Вот, к примеру, на участке в четыре километра нас четверо путевых обходчиков. А тогда один ходил. Да и техника-то какая была!

Он улыбнулся и добавил:

— Резать руки теперь вовсе без надобности. Если проморгал и

получился казус — играй тревогу, красный флажок выбрось. Если машинист не заметил — петарду подложи, она хлопнет — он и смекнет. Сигналов хватает...

Казанцев предупредил, конечно, не одну аварию, но он всегда успевал сделать это задолго до появления поезда.

Наш разговор не мешал ему осматривать путь. Неопытным глазом здесь ничего не заметишь. Рельсы и рельсы, на стыках накладки, прихваченные болтами, — все будто в порядке. Но вот Казанцев останавливается, отвязывает ключ, и через мгновение болт, попавший в разинутую пасть ключа, неожиданно поддался, повернулся на несколько оборотов. Путевой обходчик завинчивает его до отказа и идет дальше, постукивая молотком по рельсам.

— Вот послушайте, — говорит он, заметив, что я тоже прислушиваюсь. — Когда рельс «здоровый», голос у него звонкий, и молоток отскакивает от него. А коли трещина есть — голос нехороший, хриплый, и молоток ровно прилипает к такому рельсу. Путевая стража — это не только поиски трещин и ослабленных болтов, но и непрерывная борьба со всем, что может нарушить безопасность движения. Трудно назвать устройство, более простое и вместе с тем более капризное, чем железнодорожная колея.

Вот кювет. Он тянется вдоль пути на много километров, он запорошен снегом, но на дне его нет ни камней, ни засохшей травы, и весенняя вода не задерживается в нем, не размочит колею. Если не очистить путь на переезде, не выгнать снег из стыков, поезд может сойти с рельсов. И еще десятки дел, на первый взгляд таких малых и несложных, что человек неискушенный сразу даже не догадается, для чего они нужны.

После разговора с Казанцевым вдруг бросилась в глаза поразительная чистота полотна, стали заметны следы метлы на снегу: обходчик уже прошелся сегодня по своему участку. Здесь есть предметы, особенно отражающие беспокойную любовь обходчика к своему делу. Это снежно-белые приземистые столбики с четко выведенными дорожными знаками. У подножия столбика — плетеная розетка, и на ней — выложенная из красного щебня пятиконечная звезда.

Нам то и дело приходилось отходить в сторону, пропуская длинные торопливые поезда. Казанцев, держа в руке свернутый флажок, застывал будто по команде «смирно» и смотрел, как под колесами глубоко и часто дышала земля.

Дорога плавно свернула вправо, и впереди показалась группа рабочих, возившихся над рельсами.

— Мои товарищи, путевые обходчики, — кивнул в их сторону Казанцев. — Как есть мое предложение в действии...

Перед войной участок на дальней уральской станции Колоткино

был совсем тихим. Редко-редко простучит поезд, откликнется ему эхо в сосновом лесу, и снова долгая безмятежная тишина.

Потом тишина исчезла. С запада стали надвигаться невеселые эшелоны с беженцами, с заводским имуществом. А навстречу, с Урала, неслись поезда с пушками, танками и людьми...

Чувство облегчающей радости и надежды, которое вызвали у Казанцева эти уральские поезда, постепенно стало сменяться огорчением и тревогой. Составы были так тяжелы, что в сравнении с ними самые большегрузные поезда мирного времени теперь называли «недомерками». Скорость тоже невозможно было сравнить: довоенный экспресс мог позавидовать новым товарным поездам.

Этот непрерывный, стремительный поток начал расстраивать путь. А поток не должен был знать ни задержек, ни преград. Казанцев понимал, что огромное пространство между Уралом и передовыми позициями может превратиться из нашего союзника во врага, если не вести ежечасную и упорную борьбу со старостью пути, если беспрестанно и бережливо не ухаживать за дорогой. Когда началось наступление нашей армии, напряжение на дороге достигло небывалой высоты.

Машинисты знали участок Максима Казанцева и доверчиво, на предельной скорости, вели свои поезда. Но доверие это, еще недавно наполнявшее гордостью путевого обходчика, теперь тревожило его: он сам терял уверенность в том, что по его участку безопасно двигаться на высоких скоростях. Он мечтал сделать свой участок таким, чтобы ему не были страшны никакие поезда, никакие скорости. Но как сделать? Да и под силу ли это ему, путевому обходчику?

Частые тяжеловесные поезда разрушали путь. Обходчики обнаруживали массу неисправностей и вызывали ремонтников. Но бригады ремонтных рабочих не успевали чинить путь. Казанцев чувствовал себя временами совсем беспомощным. С утра до ночи ходил он по линии, отыскивал повреждения, спорил с бригадиром ремонтников, и это, пожалуй, все, что он мог сделать для дороги в такое трудное время...

Однажды Казанцев шел по участку, «выслушивая» рельсы. Шум приближающегося поезда заставил его сойти с пути. Он достал флажок и принял обычную позу. На запад проходил эшелон с войсками. Из раскрытых дверей неслись хорошо знакомые песни, бойцы махали Казанцеву руками, кричали что-то, а он рассеянно улыбался в ответ. Мысль, в общем-то давно известная, вдруг пришла в голову и поразила своей простотой и ясностью: этих людей надо заменить! Токарь заменяет своего соседа-токаря, ушедшего на фронт, встает за его станок; хлебороб, напрягая силы, выполняет две нормы — за себя и за своего товарища. А путевой обходчик? Пустое дело! А если выйти на подмогу ремонтникам?

Казанцев оглянулся. Поезд давно оттремел и скрылся за поворотом,

а он все еще стоял с флажком в вытянутой руке. Мысль, пришедшая ему, была настолько проста, что представилась несбыточной. Спрятав флажок, путевой обходчик уселся тут же, на колесе, и принялся чертить болтом на земле. Так просидел он долго, пока не убедился, что расчеты безошибочны.

С трудом дождавшись конца смены, он явился к начальнику дистанции. Тот выслушал его, потом взял карандаш и поднял на обходчика удивленные глаза.

Мысль, которую подал Казанцев, заключалась в следующем. Ремонтники не успевают чинить путь, им нужна помощь. Каждый путевой обходчик после своего восьмичасового дежурства может поработать час-другой как слесарь на своем участке. Здесь ему известно каждое слабое место не хуже, чем ремонтнику, и если он постарается, то справится не хуже. На дистанции — десятки путевых обходчиков, и эффект должен получиться большой!

На совещании были голоса и недоверчивые, и одобрительные, но никто не высказался против. Предложение приняли. Теперь оставалось самое трудное: показать на деле его полезность.

Неожиданностью для Казанцева было сопротивление, которое он встретил внутри бригады

— А вышло так, — вспоминал он. — Кое-кто из наших перепугался: «Мы, дескать, не слесари, отремонтируем не по правилам, тогда что?» Словом, всполошились люди. Но все-таки стали выходить после смены. А потом привыкли, будто всегда так работали. Правда, поначалу случались неполадки: качество давали доброе, потому что с закрытыми глазами знали свой участок до последнего болта, а вот правильно расставить людей не сразу догадались, и в руках еще не было должной хватки...

С тех пор и трудились: один в обходе, трое ремонтируют путь три часа каждый день. По времени получалось совсем не накладно, для здоровья неустойчиво, а участок быстро ожил, преобразился. Через месяц-полтора на нем стало спокойно. Никто уже не ругался с ремонтниками, никто не смотрел с опаской на длинные тяжелые поезда...

На дистанции, на соседних дорогах — повсюду перенимали метод Казанцева, появились «казанцевские» бригады. На каждой дистанции они экономили труд десятка ремонтных рабочих. А то, что принес «казанцевский метод» в масштабе всех дорог, даже трудно себе представить...

Лет пятнадцать назад я как бы еще раз встретился с Казанцевым.

Я шел по шпалам из Златоуста на маленькую станцию. Пройдя полдороги, я повстречался с группой людей, чинивших путь. Их было четверо: мужчина средних лет измерял железной линейкой-шаблоном расстояние между рельсами, широкоплечий загорелый парень, голый по поясу, легко взмахивал кувалдой, забивая костыли, и две девушки об-

невысокие и кареглазые, повязанные белыми платочками. Одна киркой разрыхляла балласт между шпал, другая, сидя на корточках, длинным ключом завертывала гайки.

Оставив на рельсах линейку, мужчина спросил, сколько сейчас времени,

— Не грех и перекурить, Алексей Иванович, — обратился к мужчине парень, бросив кувалду.

Мы закурили, разговорились.

Со стороны Златоуста, приглушенный расстоянием, приплыл басистый звук заводского гудка, словно напоминая, что товарищам пора приниматься за работу, а мне — продолжать свой путь.

Собравшись уходить, я спросил у Алексея Ивановича:

— Если не ошибаюсь, вы ремонтники?

— Ремонтник только Дмитрий, — ответил он. — А мы — обходчики.

— Вместе работаете?

Алексей Иванович ухмыльнулся и ткнул пальцем в бронзовую грудь парня.

— Когда-то без этих профессоров шагу не могли сделать. Как потребуются что наладить — сразу к ихней милости. А нынче ничего, справляемся...

— Научились в войну, — сказал Дмитрий, обращаясь ко мне. — Путевой обходчик Казанцев предложил. Из ваших краев он был, из-под Свердловска.

Алексей Иванович задумчиво проговорил:

— Вспоминаешь, какое положение было, — страшно делается, верное слово. Поезд за поездом — с востока на запад, с запада на восток, колея разлаживается, а ремонтники не управляют. И тут Казанцев как раз! Крепко выручил..

— А сейчас нешто не выручает? — спросил Дмитрий.

— И нынче, конечно. Возьмем хоть наш участок. Поездов проходит куда больше, чем в те годы, а ремонтников хлопчет меньше, потому что обходчики по-казанцевски работают...

С минуту мы помолчали, и, когда Алексей Иванович снова заговорил, я понял, что подумали мы об одном и том же.

— Рано помер человек, мог бы еще жить и жить...

А мне вспомнились слова Бажова, которыми заканчивается один из сказов «Малахитовой шкатулки»: «Работа — она штука долговечная, человек умрет, а дело его останется...»

Ю.ХАЗАНОВИЧ

*(Из книги «Герои трудовой славы»,
Средне-Уральское книжное издательство, 1969 г.)*

НЕ РАДИ ПОЧЕСТЕЙ И ЗВАНИЙ

В моем личном архиве хранится немало газет «Правда», «Гудок» и «Путевка» времен Великой Отечественной войны, есть и брошюры, и пожелтевшие от времени фотографии. С точки зрения некоторых современных молодых людей все эти бумаги могут показаться ненужным хламом, а для меня и многих сверстников за ними скрывается целый пласт жизни.

С железной дорогой я связал свою судьбу давно. Еще в 16-17 лет работал на строительстве вторых путей на участке Рузаевка-Куйбышев. Затем был стрелочником, выучился на дежурного по станции Рузаевка. А когда исполнилось 22 года — по тем временам это был призывной возраст, — то как специалист-железнодорожник попал в особый железнодорожный корпус, обслуживающий Дальневосточный регион. Здесь мне пришлось достраивать путь от Конгауза до Находки, начатый еще до революции, там же пришлось поработать диспетчером. После демобилизации в 1937 году захотел погостить в Свердловск да так и остался. В это время как раз шло освоение производственных мощностей Уралмаша. Мне также пришлось поработать в уралмашевском железнодорожном хозяйстве.

К началу войны я уже работал диспетчером на Свердловском отделении дороги на одном из самых грузонапряженных участков, который обслуживал два направления — на Тюмень и на Курган.

И вот война. Кстати, для нас, железнодорожников, она не была большой неожиданностью. За две-три недели до 22 июня 1941 года на Свердловской железной дороге началась организация движения поездов по меркам военного времени. Освобождающийся из-под выгрузки крытый и платформенный порожняк отправлялся на специальные пункты подготовки. По схемам, полученным от военного коменданта, формировались схемы воинских поездов, которым присваивались номера эшелонов и добавлялось слово «опытный». Мы отправляли свои составы в



Н.И.Еремин. Фото 1942 г.

направлении Перми и Тюмени. Аналогичные порожние составы поступали к нам с других отделений.

Сразу же, как началась война, «опытные» составы были задействованы — повезли новую технику и войска на фронт, а навстречу им пошли эвакоэшелоны и санитарные поезда.

С первых дней войны был введен параллельный график движения. Но он оказался недейственным в условиях военного времени и был заменен коммерческим графиком. Все это отложилось в моей памяти...

Помню, как резко возрос спрос со всех железнодорожников, с каким нервным напряжением работали мы, диспетчеры. Ведь тогда не было автоматики и ЭВМ. Все данные, входящие и исходящие, диспетчер держал в своей памяти. Иной раз за двенадцать часов работы невозможно было оторваться от своего рабочего места. Обеды нам доставляли прямо к селектору.

День ото дня росли размеры движения поездов, а это требовало пересмотра работы диспетчерских участков. Вот тогда-то из Баженовского круга был выделен самостоятельный Синарский диспетчерский круг.

Мы были не только свидетелями, но и участниками подготовки и открытия дополнительных пунктов погрузки и выгрузки, перераспределения экипировочных пунктов, а также пунктов технического контроля и осмотра вагонов. Без отцепки от поездов начали экипироваться на станционных путях паровозы. Я имею в виду набор воды, подвозку и подачу угля, песка и т. д.

Каждый день прибывали к нам эшелоны с эвакуированными, в том числе и с железнодорожниками. Все тяжелее становилось размещать их, не хватало жилья, люди жили в вагонах.

Но, несмотря на передраги, на материальные трудности, надо было работать и жить. Фронт каждый день требовал все новых эшелонов.

К зиме 1941-1942 годов я уже поработал на всех диспетчерских участках, и меня, как одного из самых опытных диспетчеров, перевели на Дружининский участок. Был он очень тяжелый: здесь на стыке трех дорог особенно остро ощущалась несогласованность действий железнодорожников, ведущая к нарушению движения поездов.

После этого назначения я задумался: с чего же начать исправление положения? Решил, что и нам, и соседям нужны взаимная помощь, оперативная и верная информация, но никак не выяснение отношений.

У меня и раньше были неплохие контакты с работниками своей смены, именно они позволяли успешно трудиться. Вот почему на новом месте сразу же начал с налаживания согласованных действий со всеми специалистами единой смены. Плодотворным оказалось сотрудничество с дежурным по станции Дружинино В.М.Додровым и дежурным по станции Кузино В.М.Глуховым, а также дежурным по депо Байковым, стар-

шим техническим осмотрщиком Блиновских, машинистами Киневым, Ташкиновым, Ражновым и многими другими.

На смежном участке казанского направления работал в то время диспетчером Вальнев. С ним мы, как говорится, сработались и благодаря оперативной взаимной информации и согласованности действий быстро наладили равномерный пропуск поездов через Дружинино. Такое же рабочее содружество установилось у меня с диспетчерами других направлений, а также с другими специалистами стыковых участков.

Вскоре обстановка по нашему участку улучшилась, станция начала разгружаться. Впрочем, об этом лучше всего может рассказать телеграмма, полученная мною в ноябре 1942 года и адресованная руководству нашей дороги и отделения, всем начальникам и политотделам дорог:

«НКПС горячо одобряет почин диспетчера Свердловского отделения т. Еремина в организации соревнования диспетчерских участков и единых смен отделений дороги за образцовое выполнение и перевыполнение государственных норм приема и сдачи поездов.

Выполнение норм передачи поездов — важнейший измеритель работы транспорта во вторую военную зиму — наиболее яркий показатель подлинного оживления движения, слаженности между всеми звеньями транспортного конвейера. Ценность почина т. Еремина в том и состоит, что борьбу за этот показатель он поставил как центральную задачу своей единой смены, проявив себя боевым организатором и волевым командиром, организуя массовое социалистическое соревнование внутри смены с работниками соседних участков.

Умело руководя людьми и широко применяя передовые методы диспетчерского командования, тов. Еремин добился того, что Дружининский участок Свердловского отделения, где он работает диспетчером, значительно улучшил продвижение и увеличил прием и сдачу поездов. Наладив бесперебойный прием поездов от соседних дорог, т. Еремин одновременно систематически перевыполняет норму сдачи поездов на Казанскую дорогу, сдавая в отдельные дежурства по 3-5 составов сверх установленного количества.

Особенно важным является то, что командир участка добивается увеличения и приема и сдачи поездов на основе строгого соблюдения графика движения. Настойчивая борьба за график обеспечивает повышение основных качественных показателей поездной работы: отправление и проследование поездов по расписанию, участковую скорость, оборот вагонов и паровозов.

Придавая большое значение инициативе т.Еремина, НКПС обязывает начальников политотделов широко распространить опыт т.Еремина и других передовых диспетчеров Свердловского отделения дороги имени Л.М.Казановича, освещенный в газете «Гудок».

НКПС уверен, что диспетчеры и весь коллектив Свердловского отделения на протяжении всей зимы будут с честью выполнять свои обязательства в социалистическом соревновании железнодорожников за усиление помощи фронту.

Народный Комиссар Путей Сообщения *А.Хрулев*
Начальник политуправления НКПС *С.Багаев.*»

Вот тогда-то газеты «Гудок» и «Путевка» стали пропагандировать почин Еремина. Пришлось выступить в качестве технического пропагандиста и мне самому. Раза два в месяц на стыках с Казанской и Южно-Уральской дорог устраивались встречи, на которые приглашались вагонники, локомотивщики, путейцы, связисты. Мы анализировали работу за прошлые месяцы, разбирали ошибки, намечали основные вехи плана совместных действий на предстоящие месяцы. Подобные встречи проводились и в Тюмени, и на других отделениях. Все это помогало регулировке поездов по направлениям. Позволяло больше принять и больше сдать поездов, ускорять продвижение вагонопотоков. Соревнование единых смен и диспетчерских участков за выполнение и перевыполнение норм передачи поездов, за ускорение оборота вагонов распространилось по всей сети дорог. Трудились мы тогда не ради званий и почестей, а ради Победы.

Не все даже в тылу дожили до нее. Многие мои товарищи по работе не выдерживали нервных перегрузок, сгорали. Чтобы этого не случилось, нам выдавали специальное драже под названием «Кола-Кока». Медики считали, что это снадобье очень помогает в предотвращении нервных срывов.

Кстати, вспомнил я в связи с этим вот такой эпизод. Приехал к нам на железную дорогу писатель Виктор Финн. Цель у него была такая — написать несколько очерков с рабочих мест. Как он пояснил, делалось это по просьбе наших союзников — англичан и американцев, обратившихся с этим вопросом к Сталину. И вот по заданию Сталина несколько писателей разъехались в разные концы тыла. Виктор Финн встречался на нашей дороге с электрообмотчицей вагонного депо Свердловск-Пассажи́рский Раисой Кыштымовой, высиживал со мной на дежурствах по десять и более часов! И вот как он полушутя-полусерьезно охарактеризовал диспетчера, находящегося на дежурстве: «Это сумасшедший, посаженный в клетку, то смеется, то кричит, то с кем-то разговаривает, а я не вижу с кем».

В ту памятную зиму 1942-1943 годов все мы, труженики Свердловской магистрали, чувствовали ответственность за судьбу Сталинградского сражения. В преддверии Сталинградской битвы вновь строилась Волжская рокада, реконструировался весь Казанский ход, в том числе и на Свердловском отделении. У нас на некоторых станциях удлинились пути, проектировался «северный обход». В связи с развитием боевых действий

в зоне Сталинграда резко изменилось направление вагонопотоков. С Западного и Северного Урала эшелоны направлялись как бы в обратном направлении — на Восток, через Кузино, Свердловск и, конечно, на Дружинино, бывшую Казанскую дорогу к Сталинграду.

Переработка углового потока с Кузино на Казань возросла более чем в пять раз. Все поезда, прибывающие в Кузино из Перми и Чусовского, должны были на станции Дружинино менять хвост на голову. С момента прибытия до отправления поезда на Казань по норме отпускалось 90 минут. Дежурный по станции Додров и я предложили новую технологию, основанную на заблаговременном предупреждении машиниста и главного кондуктора.

Поезд на Кузино принимался непосредственно в Казанский парк на первый или второй путь, которые имели выход на оба направления. Паровозом прибывшего поезда головная часть с автосцепкой (без осмотра) выставлялась на соседний путь в противоположный конец, где стоял подготовленный на тупиковом пути казанский паровоз. Во время осаживания автосцепки поездным паровозом маневровый паровоз подгонялся к хвостовой части и опускались автоматические тормоза.

После ухода кузинского паровоза от автосцепки в депо составительская бригада приступала к заделыванию хвоста поезда.

Через 10-20 минут состав был готов. Затем подгонялся казанский паровоз, производился коммерческий и технический осмотр состава, приемка с натуры поезда кондукторской бригадой, опробывались автотормоза, еще через 20-22 минуты давалась техническая готовность. Так что вместо 90 минут эшелон переформировывался за 35-40 минут. Это всего один пример нашей работы, а их можно было бы привести десятки.

Хочу подчеркнуть еще такой момент: в распространении передового опыта, в мобилизации людей на самоотверженный труд большую роль в те годы сыграла коммунистическая партия. И я, хоть сам не был коммунистом, ощущал искреннюю поддержку как и от своего политотдела, так и от райкома партии. Во многом, благодаря их организаторским способностям, моя инициатива стала достоянием диспетчеров как нашей, так и других магистралей...

Сейчас мне идет девятый десяток, и я нередко возвращаюсь к своим архивам, пишу воспоминания. Уверен, что для людей моего поколения Великая Отечественная война навсегда осталась самым большим жизненным испытанием, а Победа — самым долгожданным и памятным праздником.

Н.ЕРЕМИН, ветеран труда, почетный железнодорожник

УШЕЛ ДОБРОВОЛЬЦЕМ



Г.С.Кутырен

Среди воспоминаний моего детства и юности особенно выделяются те, что связаны с работой в паровозном (теперь локомотивном) депо Свердловск-Пассажирский.

После окончания четырех классов школы пришлось бросить учебу. Умер отец, нас у матери осталось трое. Я был в семье средним, нужно было помогать, и я пошел работать. А когда исполнилось пятнадцать лет, устроили меня в паровозное депо. Было это накануне войны, в 1939 году. Стал работать в подъемочном цехе учеником слесаря. Из своей бригады помню старшего слесаря Александра Колясникова — «дядю Сашу», Михаила Дубовицкого. Оба в войну ушли на фронт с восстановительным поездом. Колясников погиб.

Обучили меня быстро. В 1940 году сдал на разряд и участвовал в реконструкции подъемочного цеха депо в составе комсомольской бригады. Да и паровозы к тому времени знал хорошо, ремонтировал инжекторы.

Сначала Великой Отечественной войны работы в депо стало особенно много, а в конце 1941 года была создана бригада по строительству бронепоезда. Было в бригаде человек 15. Помню Морозова Михаила, Рожковского Мельника. Нашим мастером был Минзоров, инженером — Вацман Зиновий Самуилович.

Задача бригады была в том, чтобы обшить броней паровоз. Для этой цели нам выделили маневровый паровоз серии О^а с машиной типа «компаунд», за что все называли его «компашка». Наша бригада жила в вагончике, который специально поставили возле депо. Мы не имели права отлучаться из цеха или из вагончика в течение всего времени, пока строили бронепоезд.

Здесь нас кормили, здесь же мы и отдыхали. На отдых давали по 5-6 часов, и снова на смену. Спали даже не раздеваясь, в рабочем.

Конечно, для 16-летнего подростка этого было мало. Помню, держал

изнутри ключом гайку, пока снаружи заворачивали болт, и уснул. Так мне стучат по броне: «Юра, ты что, уснул?»

А кормили нас хорошо. Иногда удавалось скопить немного хлеба для матери. Тогда ночью убежал из вагончика, относил домой хлеб, благо жил недалеко.

Работали очень быстро, а все равно начальство каждый день подгоняло — скорей, скорей!

И вот, когда одели паровоз броней, у него не выдержали рессоры: все прогнулись. Пришлось срочно их менять. Подняли паровоз домкратами и заменили все рессоры. Всего за 2 дня.

В начале 1942 года бронепоезд был готов целиком, и у ДК железнодорожников состоялся митинг. На подъездных путях стояли два бронепоезда: один наш — «Свердловский железнодорожник», а второй, кажется, из Егоршино. На митинге выступал начальник депо Перекальский, он и передал бронепоезд представителям армии. После митинга Перекальский вручил мне пригласительный билет на вечер. Билет был на 2 лица, и я пошел с сестрой Лизой.

Торжественная часть вечера состоялась в ДК железнодорожников, там я впервые услышал Вадима Козина. А затем объявили, что для строителей бронепоезда будет еще ужин в Управлении дороги.

Когда бронепоезд был построен, нашу бригаду расформировали, я вернулся на работу в подъемочный цех. А вскоре, в апреле 1942 года, ушел добровольцем на фронт, в 17 лет. В августе 1942 года в бою у Котлубани меня ранило, попал в госпиталь, а затем комиссовали.

В локомотивное депо уже не вернулся, не смог — слесарем с одной рукой не поработаешь...

Г.КУТЫРЕВ, ветеран войны и труда

ТРУДОВЫЕ ТРАДИЦИИ НАДЕЖДИНСКА

В дни войны я работал на бывшем Надеждинском отделении движения (ныне Серовское отделение дороги) в различных должностях: старший помощник, заместитель, начальник станции Надеждинский завод (ныне Серов), Надеждинск (Серов-заводской), заместитель начальника отделения движения.

Из семи отделений наиболее крупными тогда являлись Свердловское, Нижнетагильское и Надеждинское, на долю которых приходилось более 80 процентов общей погрузки железной дороги.



М.А.Раппопорт. Фото 1943 г.



М.А.Раппопорт

Вся основная поездная и грузовая работа нашего отделения была сосредоточена на двух станциях — Серов и Серов-заводской, поскольку станция Серов-сортировочный в эти дни только строилась. Вся погрузка, весь разборочный вагонопоток направлялись на ст. Серов, где формировались составы. Эта работа проводилась на небольшом количестве приемоотправочных и сортировочных путей.

Людей постоянно не хватало, особенно составительских бригад, дежурных по станции, стрелочников. Иногда маневровую работу приходилось выполнять руководителям станции.

Много проблем было с буксовым узлом вагонов, его смазкой, соединительными рукавами, тормозными устройствами, а также с различной сцепкой вагонов. Формировать поезда было очень сложно, так как приходилось разбирать вагоны не только по их осности, назначению, но и учитывать определенные правила их расстановки. Последний вагон обязательно должен был иметь ручной тормоз и площадку в сторону «поля». Такие вагоны приходилось поворачивать на поворотном круге, были и другие обстоятельства, усложнявшие процесс формирования поездов.

Часто случалось так, что вагоны, загруженные металлом на заводе имени А.К.Серова, прибывали на станцию Серов с лопнувшими хребтовыми балками или поврежденными брусьями из-за того, что погрузка платформ кранами была некачественной. Надо было перегружать груз в

исправные. А на станции работали только три грузчика — женщины во главе с Соуровой, они и занимались исправлением коммерческого брака.

Приходилось в эту работу включать целые смены даже после ночного дежурства, а также командный состав станции. Как-то я сказал наркому И.Ф.Тевосяну, который часто приезжал к нам, что завод выдает поврежденные металлом вагоны. Стали разбираться и оказалось, что крановщики при погрузке быстро опускают громоздкие болванки на платформы. По указанию наркома немедленно было разработано и изготовлено приспособление, при помощи которого груз легко укладывался в вагон. Примеров положительного решения Иваном Федоровичем Тевосяном вопросов выгрузки и погрузки грузов было немало.

Серов, Карпинск и другие города Северного Урала часто посещал также нарком угольной промышленности Василий Васильевич Вахрушев. Он всегда помогал решать вопросы, связанные с улучшением работы железнодорожного транспорта.

Погрузка и продвижение маршрутов с углем для бесперебойной работы электростанций были тогда задачей номер один. Порожние вагоны под погрузку каменного угля продвигались по дороге по твердым «ниткам» графика. Весь оперативный аппарат отделения, станций, участков проявлял заботу о том, чтобы заданный план погрузки каменного угля был выполнен.

Различные сложные ситуации на станциях и в отделении возникали часто внезапно и по несколько раз в течение суток. Однажды, после ночного дежурства, пришли ко мне (тогда начальнику станции) стрелочники, составители, сцепщики и другие рабочие и сделали заявление; что они плохо различают ночью цвета сигналов, путают их.

Обратились к свердловским и московским медикам, и они сообщили нам, что такие явления бывают в связи с недостатком в организме иодистых веществ. Надо усилить питание работников рыбными изделиями. А где их взять? Действовала карточная система, по которой рыба не выдавалась. По нашей просьбе ОРС металлургического завода выделил небольшое количество сельдей. Получая по кусочку рыбы, многие плакали, даже мужчины. Через 10-12 дней зрение у работников, связанных с движением поездов, нормализовалось.

Случалось, что железнодорожники заболевали и дистрофией. Надо было принять срочные меры, чтобы увеличить рацион питания. Нас выручила «костяная мука». Изготовили специальную мельницу и каждый день намальевали по 3-4 кг муки. А кости эти с большими трудностями приобретали на мясокомбинате. Организовали дополнительное питание работников станции: первое — суп из крапивы, второе — оладьи из «костяной муки», которые жарились на жире, выбранном из костей.

В дорожной газете «Путевка» №54 (2528) за 1944 год в статье

«Передовая станция» отмечалось: «Нет ничего выше и почетнее для советского железнодорожника, как самоотверженно, по-фронтовому трудится на своем посту, посвятив все свои силы и способности любимой Родине.

Этим благородным стремлением живет коллектив передовой станции Надеждинский завод. Из месяца в месяц станция выполняет и перевыполняет государственные задания».

Самоотверженно работали дежурные по станции Гагарин, Чумаков, Ноговицин, составители и сцепщики Васильев, Перфильев, Антонов, Солодяников, Кузнецов, стрелочники Светлакова, Пыжьянова, Норкина, Базина.

До последней поры дежурным на станции Серов трудился ветеран труда Афанасий Васильевич Гагарин. Был он стрелочником, сцепщиком вагонов, дежурным на всех трех станциях узла, заместителем начальника. В сложных условиях поездной и маневровой работы он всегда выручал других. И тогда и позже Гагарин с честью выполнял свои обязанности.

Объем перевозок на отделении резко возрастал в связи с эвакуацией заводов с западных районов. Увеличилась погрузка железной руды и леса, металла и угля, марганца, флюсов, бокситовой руды. Не хватало кадров, все работали по 12 часов и более в сутки.

Чтобы справиться с возросшими объемами перевозок, кроме организационных моментов и самоотверженного труда железнодорожников, требовались и некоторые технико-строительные меры.

В эти годы на Свердловской железной дороге началось строительство новых линий. Наиболее крупной из них явилась линия Сосьва-Алапаевск, которая должна была дать дополнительный выход груза с Северного Урала в его центральный и южный районы. В этой народной стройке участвовало более шести тысяч человек из Алапаевского, Серовского, Махневского, Верхотурского и Гаринского районов. В августе 1942 года была построена ветка Ивдель — Полуночное. В этом же году от Надеждинска (Серова) до Верхотурья начала действовать автоблокировка.

Богатые трудовые традиции укрепления материально-технической базы Надеждинского отделения способствовали развитию и устойчивой работе отделения в послевоенные годы.

С большой ответственностью решали задачи эксплуатационной работы поездные диспетчеры, дежурные отделения Смагин, Кротов, Гвоздев, Опарин, Борисов, Бабькин, Сергеев.

Дружно работал весь коллектив железнодорожников отделения и станции. Тяжелые годы войны закаляли людей. Труд их в период войны 14 раз отмечался присуждением переходящего Красного знамени Государственного комитета обороны, а последнее из них оставлено отделению движения на вечное хранение и находится в краеведческом музее Серова.

Лучшие работники отделения были награждены орденами и медалями за доблестный труд в годы войны. Среди многочисленных поощрений и наград особо дорог мне знак «Почетному железнодорожнику», врученный в августе 1945 года народным комиссаром путей сообщения генерал-лейтенантом Ковалевым за успешное выполнение заданий правительства и военного командования в дни Великой Отечественной войны.

М.РАПОПОРТ, ветеран труда, заслуженный работник транспорта РСФСР, почетный железнодорожник

ОНА, ПОДАРКИ И ... ПАРОВОЗ

Мы приехали в локомотивное депо посмотреть на установленный на постаменте паровоз. Подошли, и она вздохнула: «Матушка ты моя. Да что это с тобой? Почистить, покрасить бы надо... Сделают, наверное, к празднику». Для Тамары Павловны Черных это была встреча с сиюминутностью, с военным лихолетьем.

В феврале 1942 года, к 24-й годовщине Красной Армии, встал вопрос о подарках для фронта. Заботливые руки уральцев собрали в мешочки и ящички все то, что могло пригодиться бойцам: от теплого белья до папирос, от печенья, сухарей, ветчины до ниток и иголок. На многих мешочках работницы вышили или нарисовали дружеские поздравления. Доверить такой, поистине на вес золота даже по нынешним временам, груз могли только тому, кто лучше всех работал. Честь вести тот самый, что сейчас на постаменте, паровоз с подарками для воинов Ленинградского фронта выпала машинисту Петру Антоновичу Пигину и его помощнице — 22-летней Тамаре Тихоновой. С ними отправились в опасную дорогу и несколько делегатов от уральских предприятий.

Встречали их радостно, душевно, словно родных. Повсюду на блиндажах, на деревьях, прямо на снегу красовались лозунги: «Привет дорогим гостям-уральцам!» В одной из частей артиллеристы в честь их приезда дали салют из орудий. Уральцев возили в Кронштадт. Но особенно запомнился, конечно, блокадный Ленинград.

Пока делегаты вручали фронтовые подарки, рассказывали о работе в тылу, машинист П.Пигин и его помощница Т.Тихонова не сидели без дела. Под сильнейшей бомбежкой выполняли важные перевозки на передовой линии фронта.

Во время остановки в Войбакале уральцев пригласили в 3-ю гвардейскую дивизию. В политотделе дивизии состоялась встреча. Командиры,

бойцы благодарили уральцев за подарки, за хорошее оружие. Тамару Тихонову попросили выступить. Она не член делегации и, по правде говоря, должна была в это время работать — как-никак помощник машиниста. Но уж так хотелось увидеть все своими глазами, да и батальонный комиссар пригласил. Отпустили, договорились, что потом отработает.

Выступая, Тамара Тихонова сказала просто: «Труженики в тылу будут работать, не покладая рук, чтобы помочь Красной Армии разбить врага. — А после добавила: — Обещаю вам, товарищи гвардейцы, стать машинистом паровоза».

Она сдержала слово. Когда делегация вернулась в Свердловск, Тамару Тихонову сразу вызвал начальник депо и сказал, что пора ей уже самостоятельно работать. С апреля 1942 года она стала машинистом паровоза. По-другому, наверное, и быть не могло. Традиция.

Отец у Тамары Павловны был железнодорожником. Сама она бросила работу в магазине и пошла учиться на помощника машиниста, откликнувшись на призыв к советским девушкам знатного машиниста страны Зинаиды Троицкой. Муж Тамары Павловны тоже был машинистом. Его отец и брат были, как и он, железнодорожниками. Семейную традицию продолжают сыновья Сергей и Владимир.

После депо Тамара Павловна работала в котельной НГЧ-3, ну а потом, как водится, вышла на пенсию, посвятила себя внукам — их у нее четверо...

Издредка получает письма от ветеранов, участников и свидетелей той памятной поездки на фронт из Санкт-Петербурга, Риги. Пишут школьники из Пермской области. Как-то приглашали в Санкт-Петербург на традиционную юбилейную встречу, и в Ригу ветераны 3-й гвардейской звали. Да как сейчас поедешь?

Свой вот, кажется, забывают совсем. Последний раз Тамара Павловна была в депо на 45-летию Победы. Кругом праздник, всех чествуют, подарки вручают, а она тихо стоит в стороне, грустит: «Не буду же я кричать, что это мой паровоз». Так и ушла, никем не замеченная, последний в Екатеринбурге живой участник той легендарной поездки.

Без внимания стоит и ее паровоз, нечищенный, некрашенный. До него ли — пути на перроне забиты мусором. Покачала Тамара Павловна головой: «У нас в войну никогда такого не было, хоть и разруха и голод, а чисто».

Б.СМИРНОВ

(«Вечерний Екатеринбург», 21 февраля 1992 г.)

МОЯ МАМА — МАШИНИСТ

Хранится в моем семейном альбоме фотография, поблекшая, пожелтевшая от времени. На ней — поездная бригада возле своего паровоза, а в составе этой бригады и моя мама, машинист Мария Хохлова. Стоит мне взглянуть на нее, как память начинает воспроизводить ее рассказы, одну страницу военных будней за другой. Все переживаешь и чувствуешь.

...Еще до войны деревенской девочкой увидела она железную дорогу — паровоз, вагоны. И так она ее поразила, что уже не выходила из головы. Вот почему и пришла в шестнадцать лет стрелочницей на Надеждинское отделение. Работала на совесть, не жалея себя. Какова же была ее радость, когда вскоре получила она именные часы наркома путей сообщения и премию за хорошую работу.

Потом перешла кочегаром в паровозное депо. Работала, а сама все обязанности помощника машиниста изучала. Экзамены на права помощника выдержала успешно, а весной 1941 года отправилась в Свердловск на курсы машинистов. Тут-то и застало ее это страшное известие: «Война!»

А когда вернулась в депо, сразу заметила, как поредели ряды рабочих — большинство мужчин ушли на фронт защищать Родину. Из депо отправились добровольцами лучшие коммунисты и комсомольцы: Петр Иванович Камаганцев, Василий Гаврилович Фоминых, Иван Иванович Сигов, Василий Никифорович Хоробрых, Геннадий Степанович Синицын и другие. Не всем суждено было вернуться с войны к мирному, созидательному труду.

На плечи тех, кто остался в депо, легла вся тяжесть поездной работы. Надо было скорей отправлять эшелоны на фронт, доставлять сырье заводам. Ушедших на фронт заменили тогда женщины.

Помощниками машинистов стали работать Таисия Ефимовна Шеленкова, Мария Телицына, Таисия Миклина. Ни голод, ни отсутствие теплой одежды и обуви не могли помешать их работе. Они не сорвали ни одной поездки.

Вспоминала мама случай, когда плохо почувствовал себя машинист Василий Иванович Куфтырев. Ему предложили остаться дома, но он отправился в поездку, понимая, что заменить его некем. В пути следования Василию стало совсем плохо. Поезд привел помощник, а Куфтырев так и не оправился уже от истощения, болезни. Умерли на паровозах при исполнении своего гражданского долга машинисты Алексей Сергеевич Шевелев, Дмитрий Дмитриевич Захаров.

Первые два военных месяца мама работала помощником машиниста, а затем ей доверили паровоз. Начала работать машинистом, рабочих рук не хватало. Вот тогда-то и она дала слово, что будет работать за двоих:

за себя и за помощника. Так всю войну и трудилась, слово свое сдержала.

Водила и тяжеловесные поезда, и ремонтом паровозов занималась. Словом, делала все, что требовалось, без всякой скидки на то, что она — женщина. Да, очень трудно было. Так бывало нередко, что только из одной поездки приедет — уже в другую надо. Однажды двенадцать суток не сходила с паровоза: на нем работала, на нем и отдыхала. А случилось тогда вот что. Приехали они из одной поездки, не успела отдохнуть (отдыхала тогда по 5 часов), как снова вызывают на работу. Дают приказ: «Заправить паровоз на 3-5 суток, себя обеспечить продуктами и отправляться в Шалашинское снимать рельсы для отправки в прифронтовую зону на восстановление путей для продвижения наших войск, а также боевой техники».

Работа в Шалашинском осложнялась тем, что они оказались оторванны от всего мира, без связи из-за разлива реки. Но задание было получено, не выполнить его они не имели права, а потому срочно приступили к работе: Паровоз заправляли водой из речки, топили шпалами. Грузить рельсы помогали путейцы. Так общими усилиями справлялись с поставленной задачей. Справились на тринадцатые сутки.

Даже тогда, в трудные военные годы, у них ни на минуту не стихал накал социалистического соревнования. Помню, рассказывала мама, как впервые привела из Ивделя тяжеловесный состав. Подъезжая к станции Надеждинский завод (ныне Серов-заводской), она слышит: музыка играет, народ кричит что-то. Вышла она на перрон, не могла понять, в чем дело. А дежурная по станции подходит, руку жмет, поздравляет. Оказывается, на 300 тонн больше нормы они тогда грузовой привели.

Не забывала и самого радостного, памятного дня в жизни — Дня Победы. В то утро она возвращалась с пригородным поездом со станции Урай. Увидела, что небывалое вокруг творится: люди обнимаются, целуются, пляшут, поют, а кто-то плачет. Еще не поняли, в чем дело. А как приехали на новый вокзал (ныне станция Серов), так все и узнали, сами бросились обниматься. Радости их не было предела. Потому что Победу, этот великий день, выстрадали всей душой, всем сердцем своим. Заплатили слишком дорогой ценой: жизнью товарищей, погибших на фронтовых дорогах, в тылу, на своих рабочих местах. Мне радостно сознавать, что личный скромный вклад в общую борьбу за Победу внесла и моя мама.

А. ЧУТКОВА, дочь Марии Чутковой (Хохловой)

От редакции. Мария Павловна Чуткова (Хохлова) — одна из двух женщин-машинистов на Надеждинском отделении дороги. 36 лет отдала она транспорту, из них 12 лет водила поезда. Была награждена знаками "Почетному железнодорожнику", "Отличный паровозник", медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг."

ЭТО ЧУДО — ПОЕЗД-БАНЯ

После тяжелых изнурительных боев, после сырых и холодных окопов, в которых солдатам приходилось бывать не один день и не одну ночь, попасть в баню было равносильно чуду. Сколько сил придавала она бойцам!

Откуда же брались бани на фронте? Существовали передвижные банно-прачечные отряды на автомобильном ходу. На прифронтовых участках разворачивали свое хозяйство в палатках. Зимой, конечно, в палатке не очень согреться, но все равно грязь смыть было можно.

Помимо этих отрядов действовали еще и поезда-бани. Вот здесь был полный комфорт — и пар, и душ, и вода поступала без перебоев.

Трудно сейчас представить такую картину: недалеко слышатся артиллерийские залпы, одно из подразделений выведено с огневых позиций на кратковременный отдых. Бойцы не только переодеваются во все чистое, но и смывают многодневную окопную грязь, набираются новых сил.

На таких поездах, как правило, работали женщины. Именно они создавали в своих банях на колесах тот ни с чем не сравнимый уют и комфорт, который поднимал настроение солдат и офицеров, поправлял их здоровье. Надо отметить, что персонал поездов-бань жил и зимой и летом в палатках.

Поезд-баня был сформирован и оборудован в Тюмени всего за 25 дней. Даже по меркам военного времени срок этот был необыкновенно короток.

* * *

Среди многочисленных документов, относящихся к периоду Великой Отечественной войны, есть в музее Свердловской железной дороги альбом, рассказывающий о строительстве поезда-бани для фронта.

В январе 1942 года рабочие вагонного депо станции Свердловск-Сортировочный выступили с обращением о постройке такого поезда. Первыми на этот призыв откликнулись вагонники Тюмени.

Вот что писала газета политотдела Тюменского отделения Свердловской железной дороги «На новом пути»:

«В вагонном депо состоялся многолюдный митинг рабочих и служащих. Плотники, кузнецы, токари, слесари собрались обсудить вопрос о постройке поезда-бани. В резолюции, принятой на митинге, говорится: «Мы, работники Тюменского вагонного участка, поддерживаем ценный почин рабочих Сталинских мастерских и обращаемся ко всем коллективам служб нашего отделения и трудящихся города с предложением построить поезд-баню для бойцов Красной Армии силами тюмен-



Н.Д.Молчанов. Фото 1942 г.

рамы, ходовые части, кузова. Затем вагоны еще раз были проверены приемщиком НКПС Балковым.

Шестого января в вагонном депо было создано две бригады. Одну возглавил Анкудинов, другую Бочериков. Ответственным за строительство был назначен мастер ремонта вагонов Молчанов.

Первые три-четыре дня не все ладилось — не было необходимых чертежей, не хватало рабочих рук. На помощь пришли рабочие завода «Механик», промартелы «Быговик» и других предприятий Тюмени.

На обшивке цистерны и вагонов товарищи Стрельников, Русских, Лыхин, Бочерников ежедневно выполняли нормы на 300 процентов.

Много сил потребовало оборудование вагона-душевой, где необходимо было провести отопление, укладку душевых труб. Здесь отличились Арбитров, Муравьев, Некрасов.

14 января первая группа вагонов вчерне была закончена. На смену уже оборудованным были приведены новые вагоны. Оборудовали и их.

К 25 января вагонники устранили последние недостатки. Вслед за плотниками и кровельщиками пришли маляры — Кулаков, Чикишев, Яхнюк.

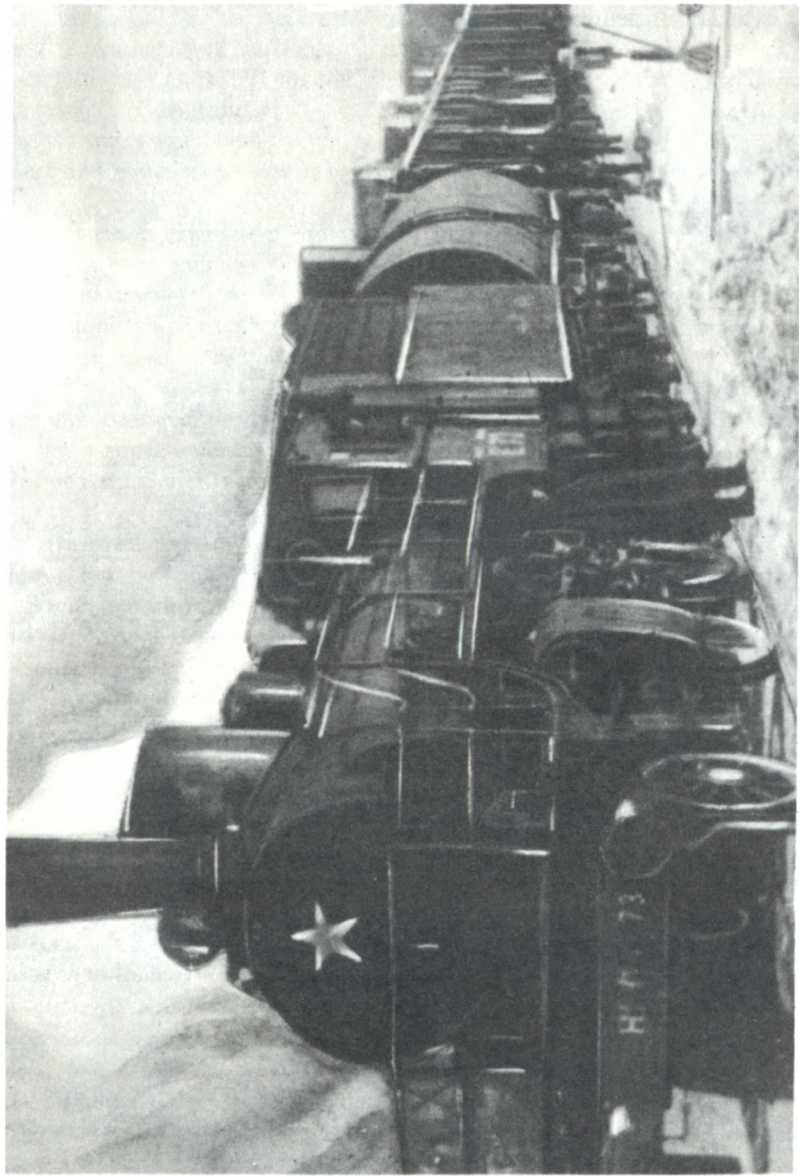
Не отставали от вагонников и паровозники, которые монтировали отопление, водопровод. Слесари Орешкин, Злобин, Обласов, Бруев, Бесов, Палкин, Михеев, Владимиров, Ищенко работали не покладая рук.

ских железнодорожников.

Для строительства поездов мы отчисляем однодневный заработок. Будем работать на воскресниках в свободное от работы время на строительстве поездов до окончания его постройки. Обязуемся построить поездбаню за 25 дней».

Строительство началось 6 января 1942 года. Вагонники отобрали необходимый подвижной состав — прочные добротные вагоны, оборудованные автосцепкой. Много труда в это вложили осмотрщики Марков, Костиненко, Новиков, мастер ПТО Дмитриев.

Мастер вагонного депо Копытов приступил к профилактическому осмотру: проверялись



Поезд-бани, оборудованный вагонным депо ст. Тюмень в 1942 г.

Над самым паровозом немало потрудились бригада во главе с Обуховым.

Душой всего строительства был в эти дни заместитель начальника политотдела отделения тов. Пацко.

Газета «На новом пути» регулярно отражала ход строительства поезда-бани в течение всех 25 дней. Так, 17 января 1942 года она писала: *«Между рабочими вагонного депо развернулось социалистическое соревнование за скорейшее окончание строительства поезда-бани. Лучшими в соревновании являются плотники вагонного участка т. т. Стрельников, Русский, Лыхин и другие.*

В железнодорожной школе № 52 состоялся митинг, посвященный строительству поезда-бани. Коллектив постановил — отчислить на строительство однодневный заработок, организовать вместе с учащимися сбор художественной литературы и настольных игр для вагона-клуба поезда. Провести сбор банных пакетов, в которых должно быть мыло, мочалка, полотенце».

А вот еще строки из этой газеты. 18 января 1942 года она сообщала: *«В выходной день железнодорожники Тюменского узла работали на воскреснике в фонд строительства поезда-бани. С большим подъемом прошел воскресник в вагонном депо».*

Горожане, как и железнодорожники, добровольно отчисляли деньги на сооружение поезда-бани. Так, от завода «Республиканец» поступило 3543 руб., от райтрансторгпина — 3835 руб., от городской электростанции — 5172 руб., от 6-й дистанции пути — 7416 руб., совхозов № 6 и № 1 901 руб., школы № 8 — 566 руб., от паровозного депо — 5378 руб., от завода «Механик» — 11000 руб., и др. Всего к 5 февраля было собрано 177644 рублей.

Некоторые тюменские предприятия внесли свой вклад в строительство поезда-бани, как говорится, натурой. Артель «Бытовик» оборудовала вагон-парикмахерскую зеркалами, креслами, бритвенными приборами. Деревообделочный комбинат им. В.И.Ленина работал над шкафами. Тонну мыла изготовил для поезда-бани мясокомбинат.

Завод им. Кирова соорудил теплые переходы из вагона в вагон. Домохозяйки станции Вагай собрали 800 руб. и купили бойцам баян. Редакция газеты «Красное знамя» сделала для поезда почтовые конверты.

Вот что родилось в результате общих усилий. Поезд имел 10 вагонов, в том числе вагон-цистерну на 50 т воды, которая вместе с паровозом, оборудованным специальным устройством, представляла водяную и тепловую базу поезда. Кроме того, были вагоны: раздевальня, парильня, душевая (с 26 дождевыми розетками), одевальня вместе с парикмахерской и, наконец, вагон-клуб, где к услугам бойцов были шашки, шахматы, домино, газеты, журналы, книги и музыкальные инструменты.

В 1976 году в газете «Уральский рабочий» была опубликована заметка, рассказывающая о строительстве поезда-бани на Свердловской дороге. После этой публикации редакция получила письмо бывшего фронтовика, инвалида войны А.В.Климовского. Это письмо переслали в музей Свердловской железной дороги. Вот что в нем говорится:

«Был такой поезд — хорошая фронтовая баня для воинов, не хуже финской. Мне пришлось два раза в ней мыться, и я был очень благодарен рабочим, пославшим на фронт чудо-баню. Было это на станции Неболичи, где находился штаб Волховского фронта маршала Мерецкова.

Поезд был небольшой — несколько вагонов с паровозом. В середине поезда стоял классный вагон, в нем раздевались бойцы, здесь же менялось белье и хранилась одежда. Из этого вагона по теплым коридорам шли в вагоны, где были парные отделения и моющие. В офицерском отделении был и душ. Вода шла от паровоза. Температура, жар регулировались на месте. Мылись мы неограниченное время, то есть до упаду. Вымывшись и попаривши кости, шли обратно в классный вагон, где получали чистое белье, а у офицеров белье было трикотажное.

Одеваясь, каждый боец хвалил рабочих, пославших такую хорошую баню на фронт. Даже сейчас мне хочется сказать большое спасибо уральцам».

Трудно что-либо добавить к этому письму фронтовика.

С.ОДИНОКИХ, главный хранитель фондов
музея Свердловской железной дороги

Артиллерия на рельсах

В начальный период войны бронепоезда, обладавшие большой подвижностью, мощностью огня и броневой защитой часто шли в бой...

Можно сказать: велик вклад железнодорожников Свердловской магистрали в строительство бронепоездов — этих подвижных боевых крепостей. Наш рассказ только об одной станции, где они строились

В ноябре 1941 г. в Пермском паровозном депо было принято решение о строительстве своими силами бронепоезда. Для этого выделили обратное депо ст.Пермь-II, которому присвоили обозначение — цех № 1. Начальником назначили Степана Ивановича Пегушина, а главным инженером — Петра Васильевича Еремеева.

Все работники паровозного депо выходили на воскресники. Заработанные деньги отчислялись в фонд постройки бронепоезда. Такие же воскресники проводили вагонники, путейцы, коллективы других служб.

Трудностей было много — не хватало оборудования, даже самого примитивного, не было испытанных кадров, опыта строительства, не хватало чертежей. Инженеры и техники депо решили сами изготовить недостающие чертежи. Пегушин занялся поворотным механизмом, а Еремеев-орудийной башней. За два дня чертежи были готовы. В качестве мастеров и бригадиров на рабочие места становились сами конструкторы-инженеры и техники.

Бронированием руководил мастер Андрей Ермилов. До этого случая никто никогда с броней не работал. Первые листы сразу же были попорчены сваркой: в местах прихвата с каркасом броня закаливалась и становилась хрупкой, неоднородной со всем листом. Стало ясно, что ее надо не приваривать, а крепить на болты.

Чтобы сверлить отверстия в тяжелых листах, пришлось станки закапывать в землю по самый стол. И все равно сверла не взяли броню, хотя она была термически необработанной, «сырой».

Как-то случайно попробовали прорезать отверстие для болтов сварочным аппаратом-резаком. И дело пошло! Требовалась только повышенная скорость и особая чистота резания. Сначала на одно отверстие затрачивали целую минуту. Но в бронепоезде свыше 25000 отверстий. И вскоре добились того, что на каждое отверстие уходило по 9-10 секунд. За смену резали по 950-1000 отверстий, расходовали по 10 баллонов кислорода.

Условия были очень тяжелыми: в цехе действовало 5 дизелей, газ от них заполнял весь цех, люди быстро угорали. И не очень-то проветришь — на дворе мороз. Смена заканчивалась лишь после выполнения задания.

Когда с отверстиями для болтов и заклепок было покончено, стали вырезать смотровые щели, двери и люки. Здесь требовалась своя тонкость — если щель между дверкой и стеновым листом получится широкой, то все полотно двери летит в отходы ...

Заканчивали строительство первого бронепоезда в тяжелые дни боев под Москвой. Не очень удачным получился первенец — прямоугольной формы, местами броня подпорчена сваркой. Бронешашни отказывались поворачиваться с помощью механизмов и вращались только вручную. Но следующие бронепоезда делали быстрее и лучше.

Одновременно со строительством бронепоезда шло и комплектование его экипажа. Командиром был назначен бывший работник моторостроительного завода старший лейтенант Решетников, комиссаром стал машинист депо А.С.Лихачев. А паровозные бригады составлялись из добровольцев Пермского депо: машинистов — Максимовых, Косков, пом.машинистов — Политова, Костылева, кочегаров — Боркова, Москвина. Команда бронепоезда формировалась из рабочих и служащих Перми, Чусовского, Лысьвы, Березников, Кизела. В большинстве это

были добровольцы. Командиром первой бронеплощадки был назначен березниковец Матвеев, второй — инженер-связист ст.Пермь-II Куприн. Орудиями командовали Мехонцев, Федоров, Мухтасаров, зенитной пушкой ленинградец Косыгин, пулеметными отделениями — Барышников и Соколов.

2 декабря 1941 г. бронепоезд «Пермский рабочий» был выведен на первый путь главного направления: в середине находился бронепаровоз, а по обеим сторонам 4 бронеплощадки и платформы с путевым имуществом. Бронепоезд после митинга двинулся на запад, на защиту Москвы. Следом отправился небронированный вспомогательный паровоз с хозяйственными и жилыми теплушками.

В депо продолжалось строительство крепостей на колесах. Два бронепоезда создавали почти одновременно. И кадры, и механизмы, и опыт теперь были. Быстро шло и формирование команды бронепоездов. В день Советской Армии из депо вышел "Александр Невский", в апреле — "Александр Суворов". Они составили 26-й дивизион бронепоездов. Командование над ними принял майор Рьканов.

Паровозные бригады сформировали из пермяков: Берсенева, Шумана, Медведева, Бородулина, Власова, Московченко и верещагинцев Волегова, Деменева, Тетенева.

В то же депо силами железнодорожников и их семей, целиком на их средства, был построен поезд-баня.

С осени 1941 г. началось строительство бронепоездов и на Пермском паровозоремонтном заводе. Бронесталь поступала с Ворошиловградского завода им. Октябрьской Революции. В марте и апреле 1942 г. два бронепоезда — «Григорий Котовский» и «Николай Щорс» — были сданы командованию 44-го дивизиона. Некоторые работники завода ушли вместе с ними на фронт.

Одновременно со строительством бронепоездов шло оборудование вагонов специального назначения для командования 44-го и 26-го дивизионов. Были сооружены два 4-осных штабных вагона. Построены 3 вагона-кухни, оборудованными плитами стационарного типа, с духовыми шкафами, баками для мойки посуды, столами для приготовления пищи. Санитарный вагон состоял из двух отделений-приемной и изолятора. Сделали также вагон-баню, вагон-клуб, вагон-мастерскую. Всего 9 вагонов.

Осенью 1941 г. было принято решение построить бронепоезд и на Чусовском отделении Пермской железной дороги. Средства так же, как и в Перми, перечислялись с субботников и воскресников.

Здесь же, на Сарановском руднике Чусовского района, добывали хромистый никель — основной компонент для бронированной стали. Поскольку западные рудники уже были захвачены немцами, Сарановс-

кий рудник оставался единственным в стране. Большие трудности были с добычей и отгрузкой руды. Нужно было расширять площади и механизировать погрузку.

Следующая трудность — обработка бронестали. Решили провести термическую обработку в Перми, так как в Чусовской не оказалось ни своего термического цеха, ни кадров, ни специальной технологии для термообработки. Но Мотовилихинский завод отказался это сделать, их собственные производственные задания были чрезвычайно напряженными. Посоветовали организовать термообработку на месте, на Чусовском металлургическом заводе. Помещение, предназначенное для термоцеха, оборудовали необходимыми приспособлениями, изготовили термопечь для закалки листов.

Поначалу возникли непредвиденные трудности — при закалке лист сильно деформировался, на нем появлялись трещины. Чтобы избежать этого, сделали приспособление — клетки, сваренные из рельсов. В них зажимался лист и опускался в масло. Теперь он не коробился. Пришлось подбирать и температуру нагрева листа для закалки в ваннах с маслом.

Приготовленный таким образом лист шел в обработку. После закрепления бронелиста на бронеплощадках и паровозе смонтировали телефонную связь между командным пунктом и площадками.

18 марта 1942 г. бронепоезд "Чусовской рабочий" вышел из заводских ворот. В Пермь его повел один из лучших машинистов Чусовского отделения Михаил Меньшиков. Но в Перми он неожиданно заболел, и из Чусовского депо срочно вызвали машиниста Александра Козлова. Принял он бронепоезд уже на станции Пермь-II. В документах сохранился даже номер бронепоезда — серия О^в № 2809.

В концемарта 1942 года в Пермь срочно была вызвана из Чусовского бригада рабочих — 20 человек. Возглавлял ее начальник мосто-котельного цеха Карпов. Чусовляне снимали со своего бронепоезда некоторые листы брони, по чертежам прорезали в них амбразуру и снова крепили на место. 29 апреля чусовской бронепоезд в составе 44-го дивизиона отправился на фронт.

Так, в паровозном депо Пермь-II, на Пермском паровозоремонтном заводе им. Шпагина и в городе Чусовом было построено 6 бронепоездов. Достраивался еще и седьмой, эвакуированный из Мичуринска.

По материалам воспоминаний В. Косарева — газосварщика Пермского паровозного депо, И. Колесова — начальника строительства бронепоездов Пермского паровозоремонтного завода, К. Ступникова — бывшего секретаря Чусовского горкома партии по транспорту.

(Из архива Дорожного музея).

«КОМСОМОЛЬСКАЯ ЮНОСТЬ МОЯ ...»

На Свердловской железной дороге из числа лучших диспетчеров, машинистов, составителей, дежурных по станции и других профессий были созданы единые комсомольско-молодежные смены, контрольные посты. Своей хорошей работой отличались на Нижне-Тагильском отделении смена дежурного по отделению Виктора Баландина, диспетчер Таня Фурманова, на Надеждинском отделении — диспетчер Николай Новиков и другие. Все работали самоотверженно. Контрольные посты создавались почти на всех станциях дороги, на подъездных путях. Приведу только один пример работы такого поста на ст.Шарташ, в задачу которого входило продвижение срочных грузов для фронта.

12 марта 1942 года на посту дежурила комсомолка-инженер станции Калинина. Вместе с ней была зав.технической конторой Агеева. Они обеспечили за свое дежурство прицепку к срочным транзитным поездам 42 вагонов своенно-техническим имуществом для фронта. Вагоны проследовали узел без переработки на станции Свердловск-Сортировочный и другие узлы.

На каждом отделении и в управлении дороги были организованы санитарные дружины. Из числа комсомольцев были созданы «цепочки», по которым оповещали о прибытии санитарных поездов. Телефонов у большинства не было. День и ночь прибывали раненые. Члены дружин не только встречали эти поезда, обеспечивали быструю подачу их на пути выгрузки, но и заменяли медсестер, стирали бинты, ухаживали за ранеными в свободное от работы время. Лучше всего работала дружина управления дороги, в которой было 30 комсомольцев. Секретарем этой организации была Рая Свешникова, инженер грузовой службы. Тогда не было освобожденных секретарей комсомольских организаций. В этой дружине хорошо работали Варгин, Чепарухина, Свалова, Иканин, Стефанская и другие.

Везде на предприятиях железной дороги комсомольцы работали с большим энтузиазмом. Так, фрезеровщик паровозного депо ст.Свердловск-Пассажирский комсомолец Иван Ланских и электрообмотчица Раиса Кьштымова обязались в 1942 году выработать не менее пяти годовых норм и сдержали свое обещание. Раиса Кьштымова была награждена орденом Ленина. На 850 процентов выполнил свои задания токарь механического цеха депо Свердловск-Сортировочный Борис Берсенов. Хорошо работал и машинист паровоза депо Свердловск-Пассажирский Борис Корнилов. По трое суток не сходил он с паровоза. Вызывая машиниста Тимкина на соревнование, он писал: *«Вот уже 3 суток я не схожу с паровоза и это письмо-вызов пишу во время стоянки на станции Путевка.*



В.П.Бабушкина. Фото 1943 г.

Каждый раз, отправляясь в рейс, я думаю о фронте, о том, чтобы как можно лучше помочь защитникам Родины. Бригада наша лунинская, мы не только своими силами проводим мелкий ремонт, но и организуем весь промысловый ремонт, полностью отказываемся от услуг слесарей. Благодаря этому мы уже сэкономили государству 8588 руб. Как только я прочел обращение железнодорожников Московского узла, я тут же решил включиться в социалистическое соревнование. Наш выбор пал на вашу бригаду, т. Тимкин. Давайте соревноваться за лучшую паровозную бригаду на дороге. Это обязывает нас работать с удвоенной энергией, самоотверженно, и не только безукоризненно выполнять все измерители, но и перевыполнять. Мы обя-

зуемся широко внедрять метод Лунина, водить поезда строго по графику, экономить 10 % топлива и прийти к Дню железнодорожника с новыми победами на трудовом фронте».

По инициативе комитета комсомола электродепо Свердловск-Сортировочный были созданы комсомольские бригады электровозников. Машинисты Спирина и Флягин по-лунински ухаживали за своими машинами. Весь ремонт производили сами. Одним из лучших на дороге был машинист Егоршинского депо комсомолец Иван Андрианов.

Инициатором движения молодежи за овладение вторыми специальностями стала Мария Маслякова, по ее призыву 20 девушек взялись за изучение вторых профессий. Они овладели специальностями машинистов и помощников машинистов электровозов, заменив ушедших на фронт мужчин. Первые машинисты-комсомолки были Аня Спирина, Мария Бармина, Валя Чудинова и другие. Их фотографии — в музее Свердловской железной дороги.

Немалое участие комсомольцы и молодежь принимали в строительстве бронепоездов. Молодые инженеры комсомольцы Ваксман и Волхонский под руководством коммунистов Перекальского и Цикунова, руководили комсомольскими строительными бригадами. В их руках были только схематические чертежи, дававшие лишь общие представления о бронепоезде. «Когда мы взялись за это дело, — рассказывали Ваксман и

Волхонский, — нами двигало чувство мести за все страдания, причиненные советскому народу». Днем и ночью трудились мастера Аксенов, Сливаков, Чутченко. Инициативу и сметку проявляли слесарь-разметчик Новиков, автогенщик Ложков, котельщик Логинов, выполнявшие ежедневно нормы на 400-500 процентов. Бронепоезд был готов к 24 годовщине Красной Армии.

17 февраля 1942 года провожали первый бронепоезд свердловские железнодорожники и рабочие промышленных предприятий города. Митинг открыл начальник политотдела дороги т. Степанов. Напутственное слово сказал и секретарь обкома партии В.И. Недосекин. С речами выступили: начальник депо - т. Перекальский, строители бронепоезда тт. Соломенников, Чундеров, Цикунов и др. От имени бойцов и командиров дивизиона командир бронепоезда заявил: «Вы, товарищи железнодорожники, наши родные братья, дали замечательный подарок Красной Армии. Спасибо вам за помощь. Ваш труд не пропадет даром. Мы будем бить фашистов без передышки, пока не уничтожим их всех до единого. Мы отомстим им за поруганную землю, за сожженные города и села, за все страдания, причиненные советскому народу».

Большую работу в дни войны проделали и школьники. На дороге было около 90 школ. Родительские комитеты организовывали при школах участки, где дети сажали картофель, лук, морковь. Все это шло в школьные буфеты для завтраков. Многие школьники в свободное от занятий время работали в цехах железнодорожных предприятий. Детям фронтовиков выдавались бесплатные путевки в пионерские лагеря и санаторные площадки. Более 5 тысяч школьников было охвачено пионерскими лагерями.

Нельзя не сказать и о школьниках, живущих на линейных станциях. Дети путейских и станционных рабочих, идя рано утром в школу по железнодорожным путям, внимательно осматривали состояние пути, при себе имели зеркало и путейский молоток. Так, ученик школы № 38 ст. Нижний Тагил Варезкин Витя, идя по перегону Монзино-Анатолевская, на 377 км обнаружил лопнувший рельс, о чем немедленно сообщил дорожному мастеру на станцию Монзино. Крушение было предотвращено. Руководство дороги выдало Вите денежную премию.

Важнейшей задачей, стоящей перед комсомольцами, был сбор металлолома, погрузка и своевременная доставка его на заводы. Из-за нехватки вагонов погрузка часто срывалась.

Самое большое впечатление осталось у меня от поездки на фронт. Группа партийных и комсомольских работников Свердловска побывала на западных участках фронта и рядерайонов Московской области: Истра, Волоколамск, Шеховское. От комсомола ездили первый секретарь обкома т. Харламов А.В. и я от комсомола железной дороги. В газете «Уральский рабочий» печатались наши статьи о поездке на фронт.

Многое увидели мы на фронте, в освобождённых районах и городах. Самые тёплые воспоминания остались у меня от встречи с партизанами Волоколамского района. Они рассказывали нам о своих боевых делах. 52 дня хозяйничали фашисты в Волоколамске, но не было ни одного дня, чтобы жили они спокойно, партизаны давали о себе знать. Во время нашей встречи партизаны интересовались жизнью тыла. Они просили уральцев посылать фронту больше танков, пушек, снарядов, «Катюш».

Дни комсомольской юности, совпавшие с грозным испытанием для всего нашего народа, навсегда остались в моей памяти.

В. БАБУШКИНА, ветеран труда

СУДЬБА-СУДЬБИНА

Закрываю глаза и вижу: большое русское село Дьяковка на берегу реки Еруслан утопает в зелени садов, наш новый дом на крутом берегу радует глаз, веселят сердце роскошные мальвы под окнами и во дворе.

В тот год огород и бахчи дали хороший урожай. Большое хозяйство обеспечивало сытую жизнь, родители были довольны: заработана пенсия, построен дом, почти все дети взрослые, скоро получат страховку — не страшна старость. А мы, ребята — русские, украинцы, немцы, — после сдачи экзаменов, счастливые, бежали весёлой стайкой домой. Нам по 14 лет.

Боже! Каким же оно было славным наше довоенное детство! Интересная школьная жизнь, физкультурпарады, сдача норм БГТО, самодеятельность, пионерские лагеря и мечты о будущем, конечно, прекрасном. Вот тогда-то мы и получили заряд добра, любви, порядочности, оптимизма, веры в будущее.

И вдруг грозная весть: война! Жизнь резко изменилась. Детская память навсегда сохранила те дни — проводы близких на фронт, всеобщее горе и слезы.

Мы, школьники, выехали сначала на сенокос, потом убирать урожай. И всеми нами владело одно желание: помочь взрослым, взять на себя побольше, хотя и было нам непривычно тяжело. И не думалось, что самое страшное ещё впереди.

Вдруг неожиданно вернулся из армии брат, а вскоре пришло горестное известие о выселении немцев из Поволжья. Для нас это было страшным ударом. Мучали вопросы: почему, за что? Кому было нужно в лихую годину разлучать близких?

Моя сестра с ребенком оставалась одна — её муж был уже на фронте.

Родителям не разрешили оставить ей дом и имущество. Пришлось сестре всю войну вместе с дитём скитаться по чужим углам. Нам же разрешили взять с собой лишь самое необходимое.

Выселение из родных мест больно ударило моих и без того немолодых родителей. Первый раз всё у них отняли в 1917 году, потом — в коллективизацию, и в 1941 году они вновь всё потеряли.

Целая жизнь упорного труда и честного служения Отечеству (отец был Георгиевский кавалер) — и такая плата! Позже родителей лишили пенсии, не выдали страховку, а ведь им надо было поднимать меня, растить, учить.

Вспоминаю, как тянулись подводы на станцию Лепехинская, и всё это на фоне неутешного людского горя, воя собак, мычания коров. Вот старая женщина бьётся в рыданиях, провожая дочь с малыми детьми на чужбину в неизвестность, вот сестра с дочкой на руках провожает нас неизвестно куда. Слезы, стоны, рыдания. Плакали не только люди. У ворот оставалась наша верная собака сторожить дом, но когда подводы тронулись, она не вынесла — горестно завывала, а из глаз её покатались слёзы. Видно, чужало собачье сердце, что расстаётся с нами навсегда.

На станции Лепехинской нас погрузили в товарные вагоны. Поезд наконец тронулся. Началось наше изгнание. Эшелон сопровождали военные. Трижды они спасали нас — разминировали путь. Ни окриков, ни унижений в наш адрес они не допускали, наоборот сочувствовали нам, и мы благодарны им по сей день.

Надо отметить, что не было в нашем скорбном эшелоне ни ссор, ни недовольства друг другом. Каждая семья располагалась на своих узлах: кто-то ел, кто-то дремал. В пути делились припасами, всё сносили терпеливо — и неудобства, и плач детей. Остановливались чаще всего в чистом поле: здесь нас выпускали из поезда. Взрослых мучала неизвестность: куда везут, что с нами будет? Мы же, подростки, легче переносили тяготы пути, не таким трагическим виделось нам и наше будущее.

Через трое суток прибыли в Кустанай. Выгрузились в поле табором. Вскоре приехали военные и какие-то гражданские, собрали глав семейств и предложили на выбор посёлки Кустанайской области, где мы могли поселиться. Причём было поставлено условие: не более 3—5 семейств в одно место. Всем было всё равно, куда ехать, никто ранее здесь никогда не бывал.

Наша семья попала в деревню Александровку. Взяли нас на постой такие же старики, как и мои родители, уступили горницу, а сами перебрались в кухню. Всё это было временным, так что на зиму надо было подыскать жильё, да при этом ещё работать на уборке урожая.

Так началась наша жизнь в изгнании. К октябрю соорудили землянку. Примерно в это же время брата забрали в трудовую армию. Родители



Л.Я.Яценко-Крети

работали, а я пошла в школу. Изучать пришлось военное дело, тракторное дело, санитарное дело — готовили нас и к полевым работам, и на фронт.

Общественная жизнь в школе что называется была ключом. Зимой 1941—1942 года мы создали агитбригаду и ездили по госпиталям. До города было километров 50—60, случалось их преодолевать на быках в мороз. Но все наши трудности забывались, когда мы оказывались перед ранеными. Какой благодарностью и любовью лучились их глаза, когда мы пели песни, читали стихи, играли на гитаре! Много раз не могли бойцы сдержать слёз: они понимали, что перед ними — обездоленные голодные дети войны.

Мы же, в свою очередь, готовы были идти на фронт вместо этих измученных, изувеченных войной солдат, а пока очень старались хотя бы облегчить их страдания. Святое время! Святые чувства! Чужие любили чужих искренне, бескорыстно, самоотверженно.

Вообще же роль агитбригад в те годы трудно недооценить. Мы ездили не только по госпиталям, но и по деревням и посёлкам района. Ведь как-то надо было поддерживать людей, тем более что в районе в то время не было ни кино, ни радио, ни, конечно, телевидения. Нас встречали с радостью, иногда даже подкармливали.

Мы крепко дружили: русские, немцы, поляки, украинцы, казахи, а потом чеченцы и ингуши. Но немецкие дети нет-нет да и слышали в свой адрес обидное и несправедливое слово «фашисты». Оно было как пощёчина. И чтобы нас не называли так, мы — глупые — в знак протеста перестали дома говорить по-немецки.

Горько было чувствовать несправедливое гонение, иногда отчаянию не было предела. В сознании 15-летних не укладывалось, как это можно нарушать Конституцию, в которой было записано, что все нации равны. Отец, не давая озлобиться, повторял: «Если кто-то фальшивит, музыка не виновата Потерпи! Мы живы, а люди гибнут на фронте. Пойми и прости».

Весной 1942 года мы сдавали экзамены на вождение трактора.

Селяне высыпали на площадь посмотреть, как мы справляемся с тяжёлыми С-ХТЗ, сможем ли заменить ушедших на фронт мужчин. Теперь от нас, пятнадцатилетних, зависело, будет ли хлеб для фронта. И мы выдержали этот экзамен, хотя слёз пролили немало: трактора заводились вручную, а силёнок не хватало. Как сейчас помню железное сидение под открытым небом — у наших тракторов не было кабин. Так что дождь, ветер, зной — всё твоё. Да ещё недоедание. А пахали круглосуточно, сменяя друг друга. И как же страшно было девчонкам ночью на бескрайних полях! Но и этот страх мы превозмогли.

Чего только не переделали девичьи руки в годы войны: скирдовали, молотили, веяли зерно, безропотно выполняли любую тяжелую работу. Поспишь три-четыре часа — и снова за дело, несмотря на то, что были полуголодные, полураздетые. За работу, разумеется, не платили, да нам бы и в голову не пришло требовать оплаты — ведь страна в беде.

В начале девятого класса меня едва не взяли в трудармию. Приехала «тройка» — брали даже женщин от малых детей. Мне только что исполнилось 16 лет. Узнав, что я лучшая ученица школы, офицер, возглавлявший «тройку» сказал: «Пусть учится». Навсегда я запомнила его фамилию — Лютый и по сей день благодарна ему за возможность учиться.

Весна 1943 года оказалась очень трудной для нас и голодной. Родители уехали в соседнее село, потом в казахский аул за Тобол — там отцу пообещали хлеб за работу кузнецом.

Я осталась в школьном общежитии, где в одной большой комнате жили 20 человек от 11 до 17 лет. Вечером, когда топились круглая печь, мы поочередно варили картошку в чугунках. Старались растянуть на неделю припасы, принесенные из дома. Весной добираться домой было тяжело: в логах (оврагах) бурлила вода, переправляться через них было страшно. Но поскольку ходили по 6-7 человек, то брались за руки и переходили лога вброд. Вода доходила до груди и была обжигающе ледяной. Таких логов по дороге домой было три, и каждый из них мы преодолевали вброд. Интересно, что мы ни разу не простыли, хотя добирались до поселка мокрые и насквозь продрогшие.

Но лога — это ещё полбеды. Худо пришлось, когда родители уехали за Тобол. Его вброд не перейдешь — весной он разливается очень широко, да и ледоход был сильный. Но голод не тетка и случалось толкал нас на безрассудные поступки.

Вспоминаю себя на утлой плоскодонке посреди разъяренного весенним половодьем Тобола. И хотя основные льды уже прошли, река бушевала и ревела. Сквозь грохот стихии слышу крик старика на берегу: «Девка, вернись. Пропадешь!»

Бог миловал, переправилась. А через неделю река успокоилась, и назад переправляться было совсем нестрашно, к тому же на плечах была

котомка с едой — картошка и лепешки из колосков проса пополам с прослянкой (сорняк), собранных весной на полях и смолотых вручную на жерновах.

Зимой тоже было страшно. В Затоболье встречались волки, а они, как илюди, были голодными. И все же, несмотря на все трудности и страхи, мы учились и работали. Энтузиазм, одержимость какая-то владели нами. Мы не жалели себя, и призыв: все для фронта, все для победы — воспринимали буквально.

Летом 1943 года колхоз направил меня учиться на лаборантку, с тем, чтобы потом поработать на молокозаводе. Обучение шло пополам с трудом — нас использовали как подсобных рабочих. Мы таскали тяжеленные фляги с молоком, вручную крутили бочку — сбивали масло, делали творог в огромных чанах.

Затем началась работа: я принимала от населения и колхоза молоко, которое должна была пропустить через сепаратор. Был он намного выше меня, и нужно было с 1,6-метровым молокомером тянуться вверх. И это не раз и не два, а несколько раз утром и вечером, крутить сепаратор помогали мне доярки, а я вместе с ними доила по 18-20 коров вручную.

Днем также была занята: варила творог, сбивала и топила масло, затем все везла в соседнее село на молокопункт сдавать госпоставку. А все эти фляги, фляги, фляги, которые надо было носить из подвала на телегу, с телеги — в подвал.

Работала от рассвета до ночи. Спала во дворе на траве по 3-4 часа. Родители были в ауле. Доярки понимали, что я сама никогда не выпью молока, не съем ни творога, ни сметаны и заставляли меня есть, угощали припасами из дома. На ферме и грамма никто не брал — все для фронта!

Как мы ни уставали, а молодость брала свое: иногда поздно вечером я брала гитару и пела «Огонек», «Синий платочек» и другие песни военных лет. Доярки плакали, слушая меня, и вспоминали своих мужей и братьев.

Жизнь продолжалась, и надо было заботиться о будущей зиме, подготовить к ней землянку. Если ее ежегодно не обмазывать глиной, она могла развалиться. Вот и приходилось носить десятки ведер глины, песка, воды, потом все это месить и обмазывать стенки землянки, помещение для скота.

Мы часто переезжали с места на место, а значит, ежегодно обустривали жилье, копали погреба, огораживали двор — это километры изгородей из тальника. Ежегодно поднимали целину под огороды, высаживали овощи, поливали их. Да разве все перечислишь, что пришлось делать детям глубокого тыла. Спасибо родителям, они привили нам работоспособность, трудолюбие, жизнестойкость.

Незаметно промчались школьные дни. Пришла пора учиться дальше. Хотелось в медицинский институт, но он был в Челябинске, а нам за

пределы Кустанайской области нельзя было ездить. Направили меня в учительский институт. Была я в нем единственной немкой.

Жила в общежитии вместе с украинками, русскими, казашками. Вместе учились, вместе мерзли вечерами и, чтобы хоть немного согреться и вскипятить чай, шли за дровами в соседнюю воинскую часть. Очень часто солдаты сами перебрасывали нам дрова через забор, несмотря на то, что начальник части очень ругался.

В институте была такая система занятий: полгода в аудиториях, по 8-10 часов ежедневно, полгода — на полях. Успевали все — и учиться, и работать, и танцевать. Была и молодая влюбленность, и проводы на фронт, и томительное ожидание писем. Как много наших ребят не вернулось с войны! Но многие мои сверстницы до сих пор помнят, какими они были рыцарями, как тепло и бережно относились к нам. Вечная память вам, наши мальчишки!

Наконец кончилась война. Радости не было границ. Вновь ожили мечты о возвращении в родные края. Но вдруг подъехали к нам на «черном вороне» ночью и, ничего не объяснив, забрали нашего почти 70-летнего отца. Мне сообщили об этом совсем незнакомые люди, ехавшие через наш поселок в Кустанай. Я ринулась на поиски отца. Но всюду мне отвечали: у нас его нет, мы не арестовывали. Решила идти на прием к заместителю начальника областного НКВД. И он помог отыскать отца.

Оказалось, что в подсобном хозяйстве НКВД «горела» уборочная из-за неисправности техники. Выручить мог только кузнец, а отец был классным кузнецом, вот «энкэвэдешники» и похитили его таким оригинальным способом, сознавая, что колхоз в уборку ни за что не отдаст специалиста. Ну а то, что мы пережили, об этом никто и не вспомнил.

С помощью того же зам. начальника я приехала домой, чтобы успокоить мать и брата. Они не поверили моему сообщению: мало ли людей бесследно исчезали в то время. Но примерно через месяц в конце улицы я увидела знакомую фигуру, побежала навстречу отцу, приняла у него ношу: мешок с мукой и пшеницей — целое богатство! В колхозе бы он никогда столько не заработал.

Вскоре я окончила институт и меня направили на работу в школу. Ехать было далеко: поездом, а потом ещё километров десять. Поехала налегке — без еды и денег, к тому времени ничего у нас не осталось. Добрались вдвоем с подружкой.

Директор школы, кореец, по-доброму встретил молодых педагогов, пустил переночевать. Жена его накормила нас, успокоила. А на следующий день директор помог нам с квартирой, с едой, договорился насчет картошки с хозяйкой нашей квартиры и попросил в правлении пуд муки для нас. За это мы по ночам веяли зерно на току, а утром ехали домой: надо было учить детей. Трудно. Но нам не привыкать.

Невозможно было привыкнуть к мысли, что мы никогда не вернемся в Поволжье. Давно кончилась война, а разрешения на возврат так и не было. Родители и брат нашли вечный приют в казахстанской земле, а я на всю жизнь благодарна казахскому народу за его гостеприимство и доброту – скольким изгнанникам он помог!

Жизнь наша палаживалась. Некоторые вернулись с фронта. Молодость взяла свое – я вышла замуж, переехала в Свердловск. Здесь меня сразу поставили на учет в КГБ. Отмечаться надо было ежемесячно, иногда вызывали в комендатуру по ночам. Прощалась с ребенком, мужем и уходила, каждый раз думала, что в последний раз. Кто и как может измерить этот страх, эту боль, что довелось пережить таким, как я! Горько было слышать от сынишки: «Мама, а ты правда немецкая шпионка?»

Сын очень болел – видимо, сказались все перегрузки, выпавшие на мою долю в девичестве. Война, хоть и не была я на фронте и в оккупации, крепко покорежила и мою жизнь, и жизнь моего сына. Он так и не вылез из до конца. Живем мы с ним вдвоем.

Иногда перебираю в памяти день за днем свою жизнь и ужасаюсь сколько слез и горя выпало на мою долю. Но были и светлые минуты.

Много пережито и хорошего, и не очень, и откровенно горького.

И вот в апреле 1994 г. пришли справки о реабилитации всей семьи.

Трудно выразить чувства, вызванные этими документами. К радости приливается и чувство горечи. Полвека потребовалось, чтобы признать ошибку, а страдал ведь не один человек, а целый народ... Целый народ был сослан только по национальному признаку, без всякой вины...

Как хорошо чувствовать себя свободным, равным, законно свободным. Жаль только, что ни родители, ни братья уже не узнают этого. Их уже нет.

Из всей семьи осталась только я одна, старая, больная. Хочется пожелать молодым не забывать горьких уроков жизни, не допустить повторения этих ужасов. Живите и помните! Может, вам удастся сделать жизнь прекрасной.

За что я благодарна судьбе, так это за то, что всегда была окружена хорошими, добрыми людьми. Мне помогали, меня любили. Это и дало силы выжить! Я сердечно благодарна им всем и всех помню.

Л.ЯЩЕНКО-КРЕТЦ, бывшая учительница школы № 2
Свердловской железной дороги

ГЛАВА ДИНАСТИИ ВОДИТЕЛЕЙ

Живет в поселке Чунжино города Чусового ветеран труда и войны Александр Алексеевич Балюкин с супругой Алевтиной Ивановной. Оба родом из деревни Кадево, что в 15 километров от Чусового.

В 1937-38 годах, освоив профессию водителя, Александр Алексеевич получил первую автомашину. Это была грузовая полупорталка Горьковского автозавода. И эту свою первую специальность шофера Александр Алексеевич пронес через всю жизнь, ни разу ей не изменив.

В 1942 году А.А.Балюкин уходит на фронт, оставив жену с четырехлетней дочуркой Леной и годовалым сыном Рудольфом. Война для Александра Алексеевича началась под Москвой, а затем его путь прошел от Орла до Даниила. Так, в нелегкую военную годину простой чусовской паренек побывал на правах победителя и в Западной Европе.

Вернувшись с фронта, Александр Балюкин работал сначала водителем на станции Чусовская, а потом перевелся в отделение дороги.

Год 1951 запомнился ему на всю жизнь — приказом по Министерству путей сообщения начали создаваться на железной дороге свои автобазы. И вчерашний герой-фронтовик стал первым руководителем автобазы Чусовского отделения Свердловской железной дороги. Проработал он в этой должности до 1978 года до выхода на заслуженный отдых, проявляя высокую требовательность к себе и подчиненным, а также чувство долга.

Вот что вспоминает о нем механик Александр Николаевич Балахонков:

Александр Алексеевич был строгий руководитель, но очень справедливый. Машины содержались всегда в исправном состоянии, потому что выдерживались сроки профилактики.

Ветераны автобазы до сих пор с чувством рабочей гордости вспоминают годы совместной работы с А.А.Балюкиным. Ведь он руководил автобазой 27 лет.

Александр Алексеевич и жена его Алевтина Ивановна вырастили шестерых детей — дочь и пятерых сыновей.

Все пятеро — Рудольф, Валерий, Борис, Александр и Анатолий — пошли по отцовскому пути: стали водителями или автомеханиками. Не изменили «балюкинской» традиции и внуки. Так что в семье вместе с делом одиннадцать шоферов! Причем все они преданы не только профессии, но и родному производству, никто не бежит с места на место.

В династии Балюкиных имеется и свой семейный автопарк — четыре автомашины и столько же мотоциклов.

— Почему же вся семья выросла порядочная, трудолюбивая? Да

потому, что все росли в труде, — отвечает на свой вопрос глава династии.

Сам он и жена его трудились всю жизнь — ведь семья была большая, девять человек. На две небольшие зарплаты не разгонишься. Пришлось обзавестись собственным хозяйством, коровой.

Все дети помогали по хозяйству — вот и выросли хорошими людьми.

Появились свои семьи уже и у внуков. И когда соберутся они все вместе (а это чаще всего летом), то, как вы думаете: на сколько человек надо накрывать столы? На 39! И это — самая большая радость для Балюкиных-старших, родоначальников славной шиферской династии.

В.ШАНГЛЕРОВ («Чусовской рабочий», 20 марта 1993 г.)

ПОКЛОНИТЬСЯ БЫ ИМ НИЗКО ...

Встретились мы как-то возле магазина с бывшими работницами паровозного депо Егоршино Мотей Зиновской, Тасей Сыромятниковой, Октябриной Ольковой. Я их так называю по старой памяти, как будто они еще молоденькие девчонки военной поры, когда нам пришлось работать вместе. А ведь прошло уже более 50 лет. Теперь они на заслуженном отдыхе.

В общем, стоим, разговариваем о жизни. Видим, мимо женщина молодая идет. Вся расфуфыренная, в мехах с головы до ног. Поглядели на нее и вспомнили тяжелые военные годы, когда ни есть, ни одеть было нечего, и когда в депо почти на всех тяжелых работах ушедших на фронт мужчин заменили женщины и девушки-подростки. И тут-то кто-то предложил: а почему бы не собраться девчонкам военных лет всем вместе да не вспомнить о прошлом.

Так родилась идея встречи, на которую пришли более сорока человек.

... Попробуйте представить себе сегодня девчонку в 16-17 лет кочегаром или помощником машиниста на паровозе. Не сможете. А тогда это было обыденностью. Сам я был помощником машиниста, так что знаю об этом не понаслышке.

Была у меня в бригаде кочегар Тоня Черемискина, по мужу Афясова (она на встрече тоже присутствовала). Вспомнили одну из поездок из Туринска в Егоршино. Посредине пути дрова кончились, что в общем-то случалось часто. Но была ночь, взял в руки факел и пошел в лес искать поленицы. С трудом, но нашел. Стали эти дрова на себе таскать и загружать в тендер. Я таскаю, и Тоня наравне со мной. Виду не подает, что



**Ветераны войны и труда (слева направо): А.В.Гергина, А.Н.Афясова,
В.Ф.Евдокимова, С.А.Евдокимов, Н.Я. Попова, М.Н. Зиновская,
М.Я.Олькова, работавшие в паровозном депо ст.Егоршино**

устала До сих пор удивляюсь, сколько в ней было выносливости.

Уголь в тендере перекидывали вручную лопатами. За смену кочегар тонны перебрасывал. Не каждому мужику такое под силу. А девчонки выдерживали. Не щадили себя ради победы над врагом и не думали, чем это может для них обернуться. Оказалось, что многие, надорвавшись на непосильной работе, лишились самого главного в жизни детей. Не смогли они их иметь ...

Кроме Тони Афясовой кочегарами на паровозах тогда работали Октябрина Олькова, Юлия Мосиенко, Мотя Зиновская, Маша Попова, Валентина Евдокимова с подругами были помощниками машинистов.

Не легче пришлось и тем девчатам, которые трудились электросварщиками или слесарями по ремонту так называемых паровозных дышл, которыми соединялись колесные пары паровозов. Каждое дышло весило не одну сотню килограммов. А доставлять их приходилось на себе, в лучшем случае на ручной тележке. Среди тех, кому пришлось выполнять эту работу, были Вера Колеватова и сестры Танцировы.

А то еще была в ту пору должность — вызывальщик (человек, оповещавший локомотивные бригады о том, что нужно явиться в депо). Кажется, что в этом трудного, однако вызывальщицы (а это опять же были девчонки и женщины) так набегивались за смену, что валились с ног от усталости. При этом надо учесть, что во время войны и одеть-то на себя особо нечего было. Но и из этого положения люди находили выход. Нормировщик Петр Владимирович Вьюгов занялся плетением лаптей, чтобы хоть как-то обеспечить девчонок сносной обувкой. А Федор Севастьянович Грошев "специализировался" на охоте: если удавалось ему подстрелить какую-нибудь дичь — значит, и обед у девчат был посытнее.

То, о чем я рассказал, можно без прикраски назвать женским героизмом. И мы должны сегодня поклониться им так же низко, как и тем, кто шел в бой на фронтах Великой Отечественной.

А.МАСЛОВ, ветеран труда

ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

Вот и перевернута последняя страница книги воспоминаний фронтовиков и тружеников тыла — железнодорожников, тех, кто отдавал все физические и духовные силы для разгрома фашистских полчищ, вторгнувшихся в июне 1941 года в нашу страну.

Минуло уже полвека с той страшной поры, но людская память не дает нам покоя: миллионы людей отдали жизнь ради победы. И святой долг оставшихся в живых — донести суровую правду о войне до всех, кто ныне живет в условиях мира.

Да разве можно забыть о том, что самой заветной, самой дорогой мечтой фронтовиков была мечта о мирной жизни, о счастье для своих детей, жен, матерей, отцов, сестер и братьев.

Фронтное братство давало солдатам силы и помогало вынести все невзгоды войны. Живы тысячи ветеранов-железнодорожников нашей магистрали, которые помнят, как они помогали друг другу в военное лихолетье.

Как же нам не хватает сегодня этого чувства братства, милосердия, соучастия в жизни друг друга !

Так не дадим же погаснуть правде о войне, о героизме и мужестве наших родных и близких, знакомых и незнакомых — всех тех, кто спас народы нашей страны от порабощения.

СОДЕРЖАНИЕ

Такое не забывается / 5

НА ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

На пути к подвигу / 11

Перечитывая фронтовые письма / 14

Воин, герой, победитель / 17

«Спасибо, спасли!» / 20

И машинист, и танкист / 24

Сколько раз умирал / 31

Фронтовые будни врача / 36

Орден Славы Надежды Громовой / 41

150 000 километров — на колесах! / 43

Испытание на прочность / 47

"Всё было в жизни" / 52

Сталинград навечно в сердце / 53

На Курской дуге / 56

Единственный бой / 59

Не забудется боевая разведка / 66

Сын полка / 69

Без сна и отдыха / 71

Такими мы были / 76

Машинист бронепоезда Петренко / 78

Воевали достойно / 81

Все трудные четыре года / 83

За нами оставались мосты / 89

Штрихи моей биографии / 91
Последний бой/ 93
Боевые заслуги Ураева/ 98
Откуда силы брались / 100
Живая нить памяти / 101
Самый памятный парад / 106
Ветераны, ветераны / 111
Награда нашла героя/ 113
Вечно в сердцах потомков / 115

ПОБЕДА КОВАЛАСЬ В ТЫЛУ

«Память, стой !» / 121
На разъезде № 38 / 123
Черепановский метод / 124
Талант руководителя / 128
Мы рано выросли / 131
Земляки мои, верещагинцы / 133
Подвиг Максима Казанцева / 140
Не ради почестей и званий / 145
Ушел добровольцем / 150
Трудовые традиции Надеждинска / 151
Она, подарки и ... паровоз / 155
Моя мама-машинист / 157
Это чудо — поезд- баня / 159
Артиллерия на рельсах / 163
Комсомольская юность моя / 167
Судьба-судбина / 170
Глава династии водителей / 177
Поклониться бы им низко / 178
От составителей / 181

П 44 Подвигу жить века. Воспоминания железнодорожников Свердловской магистрали о Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. / Под.ред. Б.И.Колесникова. — Екатеринбург: Диамант, 1994. — 184 с.: ил.
ISBN 5-8490-0039-9

В книгу вошли воспоминания ветеранов войны и труда Свердловской железной дороги. Издано к 50-летию Победы.

ББК 63

ПОДВИГУ ЖИТЬ ВЕКА
Воспоминания железнодорожников
Свердловской магистрали
о Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

ЛР № 020013 от 26.07.91.

Редактор В.И.Шнайдер
Технический редактор Г.Н.Никонова
Корректор М.В.Суцанская

Сдано в набор 3.03.84. Подписано в печать 20.05.94.
Формат 60x84 1/16 . Бумага лисчая № 1
Гарнитура Таймс. Печать офсетная.
Усл.печ.л. 10,7. Уч.-изд.л. 13,0
Тираж 10000 . Заказ 382

Издательство «Диамант»
620151, Екатеринбург, ул.Тургенева 186

АООТ «Полиграфист»
620151, Екатеринбург, ул.Тургенева,22