

Кр 63.3(2..)

П 45

Краеведческая

ПОЕЗДА ШЛИ К ПОБЕДЕ

1945-2010



**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ
ВОЙНЫ
ПОСВЯЩАЕТСЯ**

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

ПОЕЗДА ШЛИ К ПОБЕДЕ

65-летию Победы
в Великой Отечественной войне
посвящается

Составители
Н.А. Алпатова, В.С. Штено

а 2569794

Самарская областная
универсальная
научная библиотека

Самара
2010

УДК 625.1 (092)

ББК 39.2я2

П 45

Под редакцией **А.В. Ковтунова**

Автор проекта **Г.Ю. Спевачевский**

Редакционная коллегия: А.В. Ковтунов (главный редактор), А.С. Левченко (зам. гл. редактора), Л.А. Тихонова (зам. гл. редактора), Н.И. Грибанов, Г.Я. Генералова, А.Б. Фокеев, В.А. Зикеев, И.А. Шими́на, М.Г. Сигов, Ю.И. Барсукова, А.Н. Михайлова, М.С. Жарков.

Поезда шли к победе : 65-летию Победы в Великой Отечественной войне посвящается / составители : Н.А. Алпатова, В.С. Штепо ; под. ред. А.В. Ковтунова. – Самара : СамГУПС, 2010. – 168 с., ил.

ISBN 978-5-98941-114-6

В книге рассказывается о героическом труде железнодорожников по обеспечению воинских перевозок в годы Великой Отечественной войны. Отражено участие в военных операциях бронепоездов, военно-санитарных поездов, военно-эксплуатационных отделений, в восстановлении железных дорог, уничтоженных врагом, а также воспоминания о тяжелых буднях железнодорожного тыла.

Адресована широкому кругу читателей.

УДК 625.1 (092)

ББК 39.2я2

На обложке использована фотография с интернет ресурса: www.boji.35photo.ru

ISBN 978-5-98941-114-6

© СамГУПС, 2010



*Александр Владимирович КОВТУНОВ
ректор Самарского государственного
университета путей сообщения*

Поклонимся великим тем годам

Когда в нашем университете только задумывалась эта книга, мы, авторский коллектив, представляли ее в виде путей сообщения: от наших фронтовиков – к молодому поколению железнодорожников (тех, кто начинает работать в отрасли, и кто еще учится). От силы, душевной щедрости старших – к формирующимся характерам юных. От степенной мудрости одних – к непосредственности других. Пути сообщения – это не только наше профессиональное понятие. Пути сообщения отражают и суть отношений и духовных связей между людьми, поколениями,



историческими эпохами. Мы стремились показать, каким он был, этот большой и непростой путь, связавший 1941 год с 1945-м, а 1945-й – с нынешним, 2010-м.

Эта книга написана и издана к 65-летию Победы в Великой Отечественной войне и посвящена фронтовикам-железнодорожникам, труженикам железнодорожного тыла и тем, кто восстанавливал и строил стальные магистрали Советского Союза в годы великой и многотрудной битвы с фашизмом. А после, сняв фронтовые шинели или оставаясь в строю, они многие годы свои силы, знания, мастерство отдавали Куйбышевской железной дороге.

Чем дальше уходят в историю события Второй мировой войны, тем острее ощущается потребность не потерять, сохранить даже крупинцы самой малой правды о любом ее дне или часе. Ведь порой чья-то судьба решалась за считанные минуты боя, или когда в воздухе не слышно было ни взрывов, ни свиста пуль: враг перед ударом прикрывался злоеющей тишиной. Пусть нынешние ровесники тех, кому 19–20 лет исполнялось в блиндаже, траншее, или у паровозной топки, знают все, что испытало поколение, спасшее страну и мир от коричневой чумы – фашизма!

Воспоминания ветеранов железнодорожных и других видов войск, рассказы о них в этой книге – это тоже пути сообщения, проложенные памятью из середины прошлого века в наш, нынешний – XXI! Мы – помним. Мы гордимся нашей Великой Победой! Но нас не покидает ощущение долга перед нашими ветеранами. И пусть эта книга, посвященная им, победителям, станет толикой исполнения нашего долга перед поколением сильных духом. Ее вы-

пуск – наша обязанность перед молодым поколением XXI века. Для молодежи важны и нужны личности – нравственные маяки. Такими для них становятся герои Великой Отечественной. Надо только не опоздать рассказать молодым об этих людях чести, доблести и славы.

Время неумолимо. С последним пополнением уходили на фронт родившиеся в 1926 году. От станков и машин. Со школьной скамьи. Безусыми мальчишками... Сегодня им, самым младшим из фронтовиков, за восемьдесят. Уходят последние солдаты Великой Отечественной. Как же важно всем нам услышать простую правду – честную, горькую, светлую – из уст тех, кто и воевал, и работал только по правде! Это тем более важно, потому как находятся в мире деятели, вещающие о пересмотре итогов Второй мировой войны. В поверженной фашистской Германии – новой Германии – проявления неонацизма сурово караются законом, а на улицах стран Балтии, киевских, львовских майданах при попустительстве властей маршируют в колоннах остатки тех, кто в военные годы служил и прислуживал вермахту и СС. Но время, правда и наши общие усилия смоют эту накипь, как стерли, перемололи в пыль фашистскую нечисть наши отцы, деды и прадеды – солдаты фронта и тыла Великой Отечественной.

Вам, победители, – наш низкий поклон!



*Борис Павлович БЕЩЕВ
заместитель наркома,
первый заместитель министра
путей сообщения (1945–1948),
министр путей сообщения (1948–1977),
Герой Социалистического Труда*

Подписал генерал-директор Бещев

В читальном зале государственного архива, несмотря на многолюдье, абсолютная тишина. Слышен лишь шелест страниц. Передо мной тома с приказами начальника железной дороги им. В.В. Куйбышева (так тогда она называлась) в годы Великой Отечественной войны. И стоит открыть лишь первую страницу, как в этот зал врывается война. В каждом приказе – все для фронта!

Многократное увеличение размеров движения поездов нужно фронту. Кадровый голод – опытные специалисты дороги, рабочие ушли на фронт. Дороги на



западе страны захвачены фашистскими войсками – принимай, Куйбышевская, их груз на свои плечи...

Со второго архивного тома и до 1945 года приказы подписаны Б.П. Бещевым.

Родился Борис Павлович Бещев 16 июня 1903 года в рабочей семье. Рано потерял родителей. В шестнадцать лет поступил учеником телеграфиста на станцию Батраки. Без отрыва от работы окончил курсы подготовки для учебы в вузе и в 1930 году командировается руководством дороги в Ленинградский институт железнодорожного транспорта. По окончании в 1935 году – инженер, зам. начальника ст. Ховрино, затем назначается в аппарат НКПС старшим ревизором – диспетчером по дорогам центра страны.

В 1937 году он работает замом, потом начальником Орджоникидзевской, затем Октябрьской дороги.

Уже 30 июня 1941 года Бещев становится уполномоченным НКПС по Северному, затем Ленинградскому фронту. В сложнейшей обстановке он умело организует воинские и эвакуационные перевозки.

Стране требуется устойчивая работа транспорта и особенно на основных артериях дорог, к которым относится Куйбышевская, с ее выходами в центральные районы, на Урал и в Среднюю Азию. В эти военные годы выпуск продукции предприятий Среднего Поволжья, необходимой фронту и тылу, увеличился в 9 раз. На прорыв создавшегося положения НКПС бросает Бещева. Именно на этом трудном участке с июня 1942 года по декабрь 1944-го работал на посту начальника железной дороги имени В.В. Куйбышева генерал-директор движения II ранга Б.П. Бещев.

Приказы того времени Бещева – и для нынешнего поколения, и для будущих – как эхо войны. Лако-



ничные, хлесткие, словно выстрелы, лежащиеся в цель: все для Победы!

3 ноября 1942 года. Приказ «О привлечении к ответственности работников станции Куйбышев», изданный за несвоевременное выполнение поставленной задачи. Вагон был подан не на тот путь, из-за чего произошла задержка с формированием состава. «Приказываю: зам. ДС Шаповалова с должности снять и использовать его грузчиком сроком на 6 месяцев».

Борис Павлович Бещев требовал дела, а не обещаний. Он не терпел многословия. Вот один из приказов – «Об упорядочении и сокращении переписки в аппарате Управления дороги и хозяйственных». Идет война, и слова в приказах сродни фронтовым: «столкновение с поражением», «бездействие и халатность, равные предательству», «неустранение отступлений в пути», «материалы передать в следственные органы».

10 сентября 1942 года. «Об аварии на перегоне... Приказываю: машиниста депо Абдулино Давыдова снять в помощники машиниста на один год. Дежурного депо Кузнецова – в кочегары на 3 месяца».

19 апреля 1943 г. «О приеме поезда № 1051 на занятый путь ст. Вешкайма... Это тягчайшее преступление, граничащее с предательским актом... Материалы расследования представить суду военного трибунала»... Приказ суров. Есть и такой в нем пункт: «Начальнику политотдела Ульяновского отделения Фролову не ограничиваться общей агитацией о вредности крушений, а конкретно, по каждому отдельно случаю организовывать разъяснительную работу в тех бригадах, депо, станциях и на тех дистанциях пути, где произошло крушение».

Строгость Бещева постоянно сочетается с заботой о людях, с вниманием к вопросам о внедрении передового опыта, поощрении отличившихся. Это видится в каждом приказе. Прежде всего он требователен к себе – об этом знают все, от его заместителей до путевых обходчиков.

Приказ «Об использовании молодых кадров» от 24 сентября 1942 г. «За использование не по назначению..., за халатность, невнимательность наказать...» И здесь же: «При недостатке общежитий для молодежи разрешить начальникам служб покупку домов и строительство бараков своими средствами и силами... Райтрансторгпиту ст. Куйбышев, тов. Завада, организовать улучшенное питание для стахановцев, выделить для них отдельные столы. Организовать для дежурных по депо подноску к месту их работы горячих обедов».

Приказ от 11 ноября 42-го – как стоп-кадр войны: «Из проверенных пригородных поездов ни один состав не отапливается, ночью не освещался. Есть вагоны с разбитыми стеклами. На составах отсутствуют маршрутные трафареты, в результате чего пассажиры дезориентированы, бегают в поисках нужного поезда. Посадкой никто не руководит...» Фамилии наказанных и – «Приказываю: в пятидневный срок застеклить, тамбуры заделать фанерой, установить для освещения вагонов в 9 составах реостаты в целях понижения накала для светомаскировки» и еще девять конкретных пунктов.

12 ноября 1943 г. «О благодарности с выдачей денежной премии маневровому диспетчеру ст. Пенза-II тов. Хитько. 7 ноября с.г. в 16.45 в стоящем на сортировочном пути вагоне с хлопком возник пожар. Увидев это, тов. Хитько оставил маневровую вышку,



взял маневровый паровоз, развернул пожарный рукав и затушил горящие тюки хлопка»... Еще одна диверсия врага предотвращена.

Приказ того же дня «Об инициативе молодежи. Включившись в декадник по дополнительной помощи героическому Ленинграду, молодежь депо Рузавка отремонтировала в свободное время два паровоза». Все комсомольцы поощрены.

Приказ от 19 сентября 1942 года «О подготовке пассажирского хозяйства к зиме. Приказываю: ...Пункт 2. Начальникам отделений движения, пассажирских отделений и паровозных хозяйств в зимние месяцы ноябрь-апрель организовать сопровождение пассажирских и пригородных поездов не менее пяти поездов в месяц каждый». Бещев и сам, несмотря на огромную занятость, – на дороге. Все под его личным контролем. «Об исполнении немедленно доложить», «Проверю через сутки»... И день ото дня все реже приказы о наказаниях, все чаще – о поощрении лучших.

18 сентября 1942 года. Приказ «Об успешном окончании работ первой очереди по реконструкции энергоснабжения железнодорожного узла ст. Куйбышев». Пятеро лучших рабочих во главе с мастером высоковольтных установок В. Сабуровым, выполнявшим в процессе монтажа 250–300 процентов от нормы, премированы.

Приказ от 28 сентября 1942 года «О премировании работников 5-й и 9-й дистанций пути». Примечательно, что среди поощренных путейцев пять домохозяек, помогающих своим мужьям и братьям: А. Поросова, А. Маслова, А. Кулагина, Е. Кулагина, М. Рандина.

506

Приказ

Администрация железной дороги им. В. В. Куйбышева
21-ноября 1944г. № 565

О награждении и премировании работников ВУБ дорог.

За проявленную инициативу в деле привлечения через местные райвоенкоматы и другие организации работников и инвалидов Отечественной войны на работу на ж.д. транспорт и хорошую поставку военного груза железнодорожников.

приказываю:

Наградить значком «Ударнику Сталинского призыва» и премировать месячным окладом.

1. Ануфриева Михаила Федоровича - начальника военно-учетного бюро Куйбышевского отделения.
2. Радеева Михаила Григорьевича - начальника военно-учетного бюро Лензенского отделения.

Объявить благодарность и премировать месячным окладом.

1. Матвеева Ф. Л. - инструктора Сызранского ВУБ.
2. Вфимова С. Я. - инспектора ВУБ Узловского узла.
3. Жаркова К. М. - инструктора ВУБ ст. Пенза.
4. Турянова Н. В. - начальника ВУБ Ульяновск.

Выдано по книжке № 241. Всего 21.

Младший железнодорожник
имени В. В. Куйбышева
Генерал-директор Главного управления железных дорог СССР

Правление железнодорожного транспорта
Н. Н. Ю. Невзоров
1944 г. 21 ноября

Приказы о создании условий в школах, поощрении наставничества, награждении лучших преподавателей характеризуют Бещева с еще одной стороны. 24 января 1944 года. Приказ Бещева «О премировании курсантов, преподавателей и руководителей Куйбышевской железнодорожной технической школы». Из 80 человек, подвергнутых испытанию на право управления



паровозом, говорится в приказе, выдержали 75. По группе участковых диспетчеров – все 17 человек сдали экзамены на «хорошо» и «отлично». Объявлена благодарность и премированы начальник школы Пивкин В.П., завуч Розова Л.К., пять преподавателей. Благодарность объявлена и 26 лучшим курсантам.

Еще одна важная страница в работе Бещева на железной дороге им. В.В. Куйбышева. 15 апреля 1944 г. издается приказ «О выполнении работ по электрификации участка “Куйбышев–Безымянка”». Электрифицировать этот участок было очень важно для тружеников города. Тысячи рабочих добирались к Безымянке из Куйбышева с величайшим трудом, вставая в 5 утра, дабы не опоздать. Обратный путь к домам не легче... Работники Куйбышевской, понимая важность всех задач, отдают все силы самоотверженному труду.

И день первого нашего электропоезда пришел – 7 ноября 1944 года.

В декабре 1944 года Б.П. Бещев назначается заместителем, а затем – первым замом наркома путей сообщения. Руководит невиданными по масштабам и срокам исполнения перебросками войск и боевой техники на Дальний Восток, восстановлением разрушенного железнодорожного хозяйства. 5 июля 1948 года Б.П. Бещев назначается министром путей сообщения. В этой должности Борис Павлович Бещев проработал почти 30 лет, до января 1977 года.

Годы его работы на посту министра – это наиболее результативный период реконструкции железнодорожного транспорта, внедрения во всех отраслях хозяйства новейших достижений науки и техники. И вновь всего одна цифра: эксплуатационная длина сети, развернутая с учетом новых двух и трех путей

увеличилась почти на 40 тысяч километров. Это – длина экватора земного шара!

Борис Павлович Бецев – Герой Социалистического Труда, кавалер многих орденов, из них – 7 орденов Ленина. Он удостоен наград многих других стран.

«Великий железнодорожник мира» – так назвал Бориса Павловича Бецева Почетный генеральный секретарь международного союза железных дорог господин де Фонгаллан в 1985 году за его прогрессивную деятельность в развитии мировой железнодорожной системы и привнесение в эту область духа интернационализма.

Борис Павлович за свой труд, за образцовое выполнение заданий Государственного Комитета Обороны по организации воинских перевозок на нашей Куйбышевской железной дороге помимо государственных наград был удостоен благодарности Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина.

В. Штено



Выступление Б.П. Бецева на митинге в честь ввода в эксплуатацию первого электрифицированного участка




*Дмитрий Степанович СУГАК
начальник Куйбышевской железной дороги
(1961–1976 гг.)*

Линия судьбы

Линия судьбы Д. С. Сугака удивительным образом переплелась с историей Самарского государственного университета путей сообщения. За плечами Д.С. Сугака интересная жизнь, наполненная бурными событиями.

В начале 30-х, после окончания института в Харькове, он был призван в армию, где служил в десятом железнодорожном полку. Затем вернулся на железную дорогу: Люботин, Льгов, Белгород, Лозовая – географические пункты его карьеры. Он работал дежурным по депо, мастером, начальником технического



отдела, главным инженером, начальником депо. Планы на будущее прервала война. Д. С. Сугак участвовал в эвакуации оборудования, железнодорожников и их семей на восток, работал в группе Южной дороги, подчиненной фронту, начальником крупного паровозного депо Рыбное Московской железной дороги. В 1943 г. наркомат направляет Дмитрия Степановича в освобожденный Белгород в качестве начальника депо и одновременно начальника паровозной колонны резерва НКПС № 89, обслуживающей Воронежский фронт. В 1945 г. – новое назначение: начальником Свердловского отделения локомотивного хозяйства (ТН), через полгода он стал первым начальником Свердловского отделения железной дороги.

В 1953 г. Д. С. Сугак уже на Дальнем Востоке, он руководит Дальневосточной магистралью. А в 1961 г. ему предложили должность начальника Куйбышевской железной дороги. В Куйбышеве был в полной мере реализован его многолетний организаторский опыт. Здесь стала реальностью его идея создания института инженеров железнодорожного транспорта. 1 сентября 1973 г. открылся КИИТ. На первом торжественном собрании начальник Куйбышевской железной дороги Д. С. Сугак вручил коллективу вуза Красное знамя. Кинокадры этого события до сих пор хранятся в теперь уже университетской фильмотеке.



*Мемориальная доска
памяти на здании
СамГУПС*



Дорога в Берлин

*По следам ВЭО**

Тревожная зима 1942 года выдала такие морозы, каких, по воспоминаниям старожилков тех лет, не было целых полвека. Но главные трудности, тревога и боль страны – положение на фронтах Великой Отечественной. Немцы на подступах к Москве. Ленинград в фашистской блокаде...

Из постановления Государственного Комитета Обороны от 15 октября 1941 года:

1. «... Поручить т. Молотову заявить иностранным миссиям, чтобы они сегодня же эвакуировались в г. Куйбышев.

* Военно-эксплуатационное отделение (ВЭО-8), сформированное из работников Куйбышевской железной дороги

2. Сегодня же эвакуировать Президиум Верховного Совета, а также Правительство СССР...»

Главным городом сражающейся страны, второй, запасной ее столицей становится Куйбышев. Он принимает заводы, предприятия, эвакуированные с запада страны, — эшелоны с оборудованием, людьми и начинает работать на Победу. Наш земляк, поэт-фронтовик В. Глебов в строке своего стиха назвал Куйбышев рабочим сердцем Победы. Развивая этот образ, Куйбышевскую железнодорожную магистраль, принявшую на себя огромный груз войны, следует назвать главной артерией войны.

Ее работники не только доставляли грузы фронту, но были задействованы на многих прифронтовых магистральных. Вот как об этом рассказано в книге «В тяжелую пору»:

«В начале февраля 1942 года по приказу Военного Совета Крымского фронта Военно-эксплуатационное отделение (ВЭО-8), сформированное из работников Куйбышевской дороги, приняло в эксплуатацию прифронтовой железнодорожный участок от Керчи-2 до станции Сарыголь, протяженностью 125 километров. Однако служебно-технические здания, пути, искусственные сооружения, паровозный и вагонный парк в основном были выведены из строя. В Керчи от здания депо осталась одна коробка. Поворотный круг и водоподкачка были взорваны.

Перед железнодорожниками была поставлена задача в кратчайший срок восстановить разрушенное хозяйство, пустить поезда, чтобы организовать снабжение фронта всем необходимым. Определив объемы работ, коллективы всех служб ВЭО энергично принялись за дело. Особой самоотверженностью отличались путейцы, возглавляемые начальником части пути



Петром Алексеевичем Бойко и начальником дистанции Сергеем Васильевичем Мурахтановым. Они быстро восстановили пути главного хода, отменили ряд предупреждений об ограничении скорости движения на ранее восстановленных перегонах.

Начальник депо Михаил Семенович Огольцев в фронтовых условиях сумел организовать по существу заводской ремонт паровозов, со своими помощниками он возродил работу взорванного поворотного круга.


Комсомольцы по предложению кочегара Николая Орлова, чтобы экономить время при бомбежках, решили не убегать в укрытия, а закрываться в передней топке ремонтируемого паровоза.

Связисты вновь поставили сотни телеграфных столбов, подвесили десятки километров проводов.

Восстановительные работы не прерывались и ночью. Они велись при полной светомаскировке, постоянном остром недостатке электроэнергии, инструмента, отдельных деталей. Запасные части и материалы поставлялись морем с Тихорецкого завода.

Машинист Кучеренко с помощником Завьяловым и кочегаром Орловым вместе со своими товарищами отремонтировали такой паровоз, который в мирное время наверняка списали бы в металлолом. Всю ночь бригада собирала для локомотива топливо (на складах его не было). К утру паровоз и бригада были готовы отправиться в рейс.

Не успел Кучеренко дать свисток отправления, как со стороны моря вынырнули три «Юнкерса». Бомбежка и прямое попадание в паровоз... И все же через два часа эшелон отправился, к нему прицепили другой паровоз. Его повели машинист-наставник Ефимов и машинист Кандауров.



На подходе к станции Семь Колодезей состав опять попал под бомбежку. Погибли Ефимов и его помощник Иванов, тяжелое ранение получил Кандауров. И тогда кочегар Завизион сам повел эшелон, доставил его к месту назначения. Мужественный кочегар был награжден боевым орденом. Это была первая награда ВЭО-8...

Нелегко приходилось восстановителям на перевалочной станции Камыш-Бурун. Эта станция находилась под непрерывными бомбежками. Здесь чаще всего выходили из строя пути, связь и подвижной состав. Однажды произошел такой случай. Составителя поездов Шарипова ночью вызвали на командный пункт. После очередной бомбежки на путях станции загорелся воинский эшелон. Шарипову предложили отцепить горящие вагоны и вывести их за семафор. Пламя угрожало вагонам с боеприпасами. Станция в любой момент могла взлететь на воздух.

Шарипов блестяще выполнил задание. Уже находясь в госпитале, весь в бинтах от полученных ожогов, он говорил:

— Я что? Раз дана команда — выполняй... Малость попортил лицо и руки, но это пройдет...

Медсестра Нина Корнилова, чтобы вывезти из Камыш-Буруна нескольких раненых железнодорожников, встала поперек пути и не сошла с него, пока не остановила шедшую в сторону Керчи автодрезину. Раненые были своевременно эвакуированы в госпиталь.

Особое восхищение вызывали действия женщин-работниц ВЭО. Они наравне с мужчинами трудились под огнем врага. В свободное от работы время они под руководством дежурных по вокзалу Керчь-2 А. Кивзуновой и Е. Шеренговой выезжали с санитарными



летучками на переправу, перевязывали раненых бойцов, отвозили их в госпиталь или переправляли на Большую Землю...

Взрывной волной сбило с ног телефонистку Валю Кузьмину, заканчивавшую свое дежурство на командном пункте. Ее подруги побежали прятаться в укрытия. Придя в себя, Валя сразу же села за коммутатор. Новый взрыв вырвал оконные рамы и двери командного пункта. Кузьмину отбросило в угол. С трудом поднявшись на ноги, она добралась до коммутатора и продолжала работать, соединяя абонентов...»

Много славных дел на счету комсомольцев ВЭО-8. Под руководством В. В. Светлова – помощника начальника политотдела дороги по комсомолу – они в нерабочее время построили бронепоезд «Освобождение Крыма». Среди его создателей было немало молодых рабочих с Куйбышевского завода им. Масленникова. Всем им была объявлена благодарность командования фронта. Руководил строительством бронепоезда начальник паровозной части ВЭО Б. И. Жохов – выпускник института инженеров железнодорожного транспорта. Бронепоезд принимал участие в боях и своим огнем помогал героическим защитникам Севастополя. После войны Борис Иванович Жохов многие годы был преподавателем в Куйбышевском железнодорожном техникуме.

При отходе частей Красной Армии из города ВЭО вынужден был уничтожить паровозы, вагоны, поворотный круг, средства связи, пути и бронепоезд. Когда наши войска перешли в наступление, ВЭО действовал вслед за наступающими частями Красной Армии и дошел до Румынии, оттуда был переброшен на Дальний Восток.



...Прошли годы, десятилетия. Но никогда не померкнет слава доблестных восстановителей железных дорог, прошедших в составе ВЭО-8 трудный боевой путь на Керченском полуострове и на других участках фронта – от Сталинграда до Румынии.

В 1944 году создается новое военно-эксплуатационное отделение. Формирование его поручается П. Ф. Федорову, отозванному с фронта. Второе ВЭО во главе с П. Ф. Федоровым принимало участие в восстановлении Дарницкого и Киевского железнодорожных узлов, а также станции Гребенка. В Дарнице были восстановлены депо, водонапорная башня и путевое хозяйство, на станции Гребенка – станционные пути и двухэтажное здание школы. В Киеве построено вагонное депо, восстановлено путевое хозяйство. В состав этого отделения входили многие труженики магистрали, в том числе работники Пензенской дистанции сигнализации и связи Г.И. Вальков, И.Ф. Кукушкин, А.М. Матвеев, А.С. Калинина, И.П. Разумовский, Н.В. Сюзюмов. Они самоотверженно выполняли свой долг.

Исключительную смелость, находчивость, умение работать в условиях фронтовой обстановки проявили начальники: локомотивной части – Каунин, движения – Комаров, вагонной – Мигунов, а также помощник начальника ВЭО по кадрам Е. Д. Котельникова.

И когда враг уже был на подступах к Сталинграду, в короткий срок было сформировано Военно-эксплуатационное отделение (ВЭО-122) Сталинградского фронта из числа местных и эвакуированных железнодорожников. Дислоцировалось оно на станции Арчеда, так как в самом Сталинграде, в этом крошечном аду, где шли ожесточенные бои за каж-



дый дом, за каждый этаж, базироваться и командовать движением поездов было невозможно.



А. Ф. Сабанцев

В составе ВЭО-122 принимал участие в войне Анатолий Федорович Сабанцев. Свою трудовую деятельность он начал с 13 лет: десятником товаростанционных работ, вековщиком, билетным кассиром на Белорусской и Львовской дорогах. Был начальником Самборского отделения, заместителем начальника Ужгородского отделения.

С 1955 года работал на Куйбышевской дороге.

Вначале заместителем начальника Абдулинского отделения, а в связи с ликвидацией этого отделения переведен на Ульяновское отделение, в котором проработал 31 год заместителем начальника отдела движения. После ухода на пенсию работал 12 лет начальником отдела учета и помощником УРБ. Ветеран войны и труда, награжден 13 правительственными наградами, в том числе орденом Красной Звезды, Почетный железнодорожник.

– Весной 1942 года Сталинград был еще глубоким тылом, – вспоминает Анатолий Федорович. Мирно катила свои воды красавица Волга, дымились заводы, в скверах играли дети. Еще не падали на город бомбы...

Между тем положение на фронте осложнялось. Враг продолжал наступление. Львовская дорога в



июле—августе 1941 года эвакуировалась в Сталинград. Передислокация проходила в трудных условиях. Состав с работниками Самборского отделения находился в пути более двух месяцев. Трижды подвергался налетам вражеской авиации: под Гречанами, Уманью и в районе Днепропетровска.

ВЭО и другие подобные формирования в условиях налетов вражеской авиации и артобстрелов непрерывно совершали железнодорожные перевозки, способствуя устойчивости обороны. Вспоминается драматический эпизод на станции Арчеда. В один из дней июля на Арчединский узел налетели 13 самолетов. Они стали бомбить составы, производственно-технические здания, жилые кварталы. Тяжелые бомбы разворотили станционные пути и повредили горловины, разрушили вокзал, цехи паровозного и вагонного депо. В тот день было убито 45 и ранено 65 железнодорожников. Вражеская авиация ежедневно, иногда по несколько раз бомбила станции и перегоны. И хотя к концу июля Арчединский узел представлял собой груды развалин, поезда шли через него без остановок по обводному пути, проложенному по соседним со станцией улицам. А когда в Арчединский узел попасть было невозможно, танки прямо с платформ с полной экипировкой и экипажами выгружались на подходах к Сталинграду, на станции Воропаново и других.

2 февраля 1943 года завершилось Сталинградское сражение разгромом вражеской группировки.

Поражение под Сталинградом повергло в ужас немецкую армию. Это было начало перелома в ходе Великой Отечественной войны, а после Курской битвы, завершившей перелом, началось массовое изгнание немецко-фашистских войск с нашей земли.



Многие железнодорожники были награждены орденами и медалями «За оборону Сталинграда». «И эта медаль из 13 правительственных наград, врученных мне, – говорит А. Ф. Сабанцев, – самая дорогая для меня».

Равнение на героев!


Дмитрий Карнаухов в первые же дни войны добровольно вступил в ряды Красной Армии. Начал свою боевую службу разведчиком, а закончил войну в Берлине командиром танкового батальона.

В боях дважды ранен и контужен. За мужество и отвагу награжден орденом Боевого Красного Знамени, Отечественной войны I степени, двумя орденами Отечественной войны II степени, тремя орденами Красной Звезды и многими медалями.

Демобилизовавшись в 1946 году, вновь, как и до войны, работал на дороге путейцем, окончил КИИТ. Как инженер **Дмитрий Евдокимович** внедрял новые более прогрессивные структурные формы ведения путевого хозяйства, в результате чего было достигнуто улучшение содержания пути и сооружений. Ко многим боевым орденам прибавились награды за добросовестный труд, – знак «Почетному железнодорожнику», медаль «За трудовое отличие» и другие награды.

50 лет своей жизни **Дмитрий Евдокимович** посвятил Куйбышевской ордену Ленина железной дороге.

Алексей Иванников – машинист депо Пенза, прошел трудные фронтовые дороги. Вместе со своими боевыми товарищами сражался за Ленинград. Сме-



ло ходил в атаки, метко разил врага. Был ранен. И снова фронт, снова участие в боях, но уже под Сталинградом. Днем и ночью продолжалось кровопролитное сражение, в ходе которого погибали защитники легендарного города на Волге, но оставшиеся в строю дрались еще упорнее.

Обороняя рубеж, Алексей Иванников получил задание: любой ценой не пропустить врага, отстоять занимаемую высоту до прихода подкрепления. За одни сутки бойцы под командованием Иванникова отбили восемь атак врага, но важную высоту отстояли.

После Сталинграда участвовал в боях на Дону, в Прибалтике. За проявленное мужество, смелость и отвагу машинист депо Пенза А. М. Иванников награжден двумя орденами Красной Звезды, орденами Славы I и III степени, медалью «За отвагу» и другими наградами.

Фронтные подвиги героев-бойцов, ушедших на войну с нашей дороги, вдохновляли на ратный труд.

Для железнодорожников Куйбышевской магистрали тыл был фронтом. Паровозные бригады называли себя боевыми подразделениями. Их труд сродни фронтовым подвигам.

Машинист депо Пенза И. Тюрин до войны шесть лет водил пассажирские поезда. Но в первые же ее дни попросил перевести его машинистом товарного состава. Объявив свою бригаду боевым подразделением, он вызвал на соревнование машинистов Громыко, Калягина, Макарова и Брыкина.

На дороге была создана колонна паровозов имени Государственного Комитета Обороны. В нее вош-



ли лучшие бригады. Возглавил колонну машинист Тюрин.

— Велико было наше чувство гордости и удовлетворения от того, что своим трудом помогали Красной Армии громить фашистов, — рассказывал И.Тюрин. — За 1943 год и шесть месяцев 44-го мы сэкономили 430 000 килограммов топлива, что дало нам возможность почти год работать без государственной дотации топлива. За это время провели 722 поезда и 90 экспрессов. Пробег нашего паровоза между обточками составил 56 000 километров. На протяжении 18 месяцев мы ни разу не заезжали в депо на межпоездной ремонт, все работы выполняли сами...

За сухими цифрами — неимоверная усталость и напряженные, бессонные ночи и дальность пути. Вдумайтесь — 56 тысяч километров — больше, чем земной шар по экватору.

Поездные бригады осваивали метод вождения тяжелоесных поездов. В мирное время весовая норма эшелонов составляла 700 тонн. Грянула война. Не хватает паровозного парка, требуется ускоренное продвижение воинских, народохозяйственных грузов. Тяжеловесники повели эшелоны в 1300–1400 тонн, а в феврале 1942 года «поднимали на своих плечах» и свыше трех тысяч тонн.

Александра Николаевича Сыромятникова в депо станции Самара и в шутку, и в серьез называли тяжелоатлетом. Паровозу и спорту он был верен всю жизнь.

Родился он на станции Батраки в семье железнодорожника. С юных лет пошел по стопам отца. Пятнадцатилетним пареньком стал работать слеса-



рем паровозного депо станции Самара. Одновременно много времени уделял пионерской организации, являясь вожатым отряда, и занятиям спортом.

С 1935 года имя Александра Сыромятникова, одного из первых последователей стахановского движения, стало известно на всей железной дороге. Он и его товарищи по депо – кривоносовцы, водили поезда на повышенных скоростях, содержали свои локомотивы в отличном состоянии, значительно удлиняя межремонтный пробег.

В годы Великой Отечественной войны А. Сыромятников перевез многие тысячи тонн воинских грузов и провел сотни эшелонов с войсками и техникой к фронтам войны. Водил как тяжеловесные, так и поезда, соединенные из двух составов в один. После захвата гитлеровцами шахт Донбасса и необходимости перехода на другое топливо Сыромятников принимал активное участие в работе по переоборудованию 26 паровозов на отопление нефтью. За беззаветное служение стране А.Н. Сыромятников награжден орденом Ленина, медалью «За доблестный труд», нагрудным знаком «Почетному железнодорожнику». До последних дней своей жизни принимал активное участие в воспитании молодежи.

Дежурный по депо Куйбышев получил от паровозного диспетчера срочное извещение: возвращающийся из оборотного депо локомотив № 2800 следует с разрушенной аркой. Локомотив этот ждали в депо. Планировалось сразу же после экипировки выдать его под поезд. По технологическим законам паровоз с подобной поломкой должен быть охлажден и только после этого можно приступать к его ремонту. Это привело бы к задержке поезда.




В поездку был заблаговременно вызван **машинист Усов**. Как недавний участник боев он хорошо знал, что значит задержать поезд с грузами для фронта. Поэтому и решил не допустить задержки поезда, не охлаждать паровоз.

Подготовив себя для работы в труднейших условиях, Усов разложил фасонный кирпич и влез в раскаленную топку, предварительно забросав пламя слоем угля. Ему, однако, не удалось выложить всю арку. Высокая температура и прорвавшееся пламя лизнуло волосы, лицо. Но Усов не отказался от попытки устранить неисправность. «На фронте дела погорячее», — сказал он. Отдохнув несколько минут, облил себя водой и снова влез в топку, быстро закончив укладку арки. Паровоз проследовал на экипировку. Экипировщики, узнав о подвиге машиниста, снабдили локомотив всем необходимым и, не теряя времени, отправили его под поезд. Фронтные грузы поступили на фронт вовремя.

О самоотверженном труде во время войны поделился ставший в послевоенное время Героем Социалистического Труда **П. Акимов**.

Работая машинистом на паровозе, чувствовал себя счастливым человеком. Ночью 22 июня 1941 года со своей бригадой доставил состав из Рузаевки в Ковылкино и в хорошем настроении вернулся в Рузаевку. Но ранним утром узнал о начале войны. Многие железнодорожники получили повестки из военкомата, многие стали проситься на фронт добровольцами. Те, кто остался в тылу, знали, что каждому надо работать за двоих, за пятерых, так как машинистов не хватало, а грузопоток возрос. Трудности усиливались тем, что уголь стал редкостью. В топку



паровоза кидали торф, дрова. Спешили. Старались довести по назначению экстренным методом танки, пушки и другое вооружение для фронта. Благо, не подводили кочегары. А они – молоденькие девчата: Ольга Рыськина и Екатерина Рябова. И откуда у них только сила бралась?! Ведь иногда по 5-6 суток полуголодными были в рейсах. Тысячи тонн угля, торфа, дров бросали в топку... А машинистам приходилось не только водить поезда. В депо не хватало слесарей – надо было самим и паровозы ремонтировать. Вернешься с рейса – вздремнуть бы, чтобы через 8 часов снова в поездку, а тут у паровоза шатун лопнул, заменить надо...

Подобных примеров во время войны было много.

«В труде, как в бою» – этот девиз был священным правилом тружеников дороги.



*Бронепоезд уфимских железнодорожников
«Александр Невский» следует на фронт*

Броня крепка, и паровозы быстры

Все годы войны фашистская авиация, нанося бомбовые удары по транспортным целям, в первую очередь старалась уничтожить бронепоезда. Это и понятно: бронепоезд сочетал в себе огневую и броневую мощь, маневренность, предоставлял возможность нанесения огневого удара по врагу там, где этого удара он не ждал. Работники Куйбышевской железной дороги приняли известие о том, что им поручено строительство бронепоездов, как боевую задачу. А то, что это задание ГКО поручено нашей магистрали одной из первых, придавало им и силы, и гордости. Более того, начальники депо Куйбышева, Уфы, Пензы, Сызрани организовали строительство таких поездов на средства, поступившие от добровольных взносов самих железнодорожников. Желających внести свой труд в строительство подвижной крепости — чуть ли ни каждый, но были



отобраны лучшие и созданы бригады слесарей, сварщиков, котельщиков. В них вошли самые опытные специалисты.

На Куйбышевской дороге инициаторами этого строительства, начало которому было положено осенью 1914 года, были комсомольцы Куйбышевского паровозного и вагонного депо.

Строили бронепоезд с большим подъемом. Работы по его сооружению было много. Надо было одеть в броню паровоз, на четырех платформах смонтировать бронеплощадки для мощных пушек. «Был случай, — вспоминает ветеран локомотивного депо Андрей Тимофеевич Зотов, — когда бригаде слесарей Дубровского поручили монтаж орудийных башен, отпустив на это пять суток. Бригада работала с энтузиазмом. Задание было выполнено за трое суток».

Вдвое сократила срок клепки броневых листов бригада котельщиков Самсонова. День и ночь ковал специальные болты и гайки кузнец Гришин, а токари Кириллов и Евграфов обрабатывали заготовки, нарезали резьбу.

По семь-восемь норм в смену давал автогенщик Секун, работа которого во многом решила сроки готовности бронепоезда. По-фронтовому, не покладая рук, трудились котельщик Царев, разметчик Целинский, электросварщица Башмакова.

Первый бронепоезд был построен к 24-й годовщине Красной Армии. На состоявшемся 20 февраля 1942 года митинге он был торжественно передан представителю фронта офицеру Лукашевичу. На митинге слесарь паровозного депо Н. Самсонов сказал: «Не зная устали, не щадя своих сил, сооружали мы эту крепость. Все лучшее, что было у




нас, мы вложили в создание бронепоезда. Все в нем надежно и прочно. Мы уверены, что он выдержит любые испытания и на нем наши воины дойдут до Берлина».

Командир бронепоезда офицер Лукашевич от имени командования фронта поблагодарил куйбышевских железнодорожников за сооружение боевой машины. «Мы поведем ее на Запад, – заявил он, – чтобы мощным огнем этого грозного сооружения помочь воинам нашей армии громить врага, очистить нашу землю от фашистских захватчиков».

За право повести бронепоезд к фронту и участвовать в составе его команды в боях с фашистскими захватчиками боролись лучшие паровозные бригады. Эту честь по праву завоевала бригада, в которую входили машинисты Голубков, Рассадкин, Косицын, помощники машиниста Тарасов, Елизаров, кочегары Малышев, Белоусов, Алехин.



*Бригада машинистов Куйбышевского бронепоезда
«На смерть немецким оккупантам»
М.М. Рассадкин, И.В. Косицын, Н.В. Голубков*



Вот что рассказывал старший машинист бронепоезда «На смерть немецким оккупантам» Николай Васильевич Голубков:

«Никогда не забуду день 12 февраля 1942 года. В этот день от первой платформы Куйбышевского вокзала ушел громить врага бронепоезд, построенный коллективами Куйбышевского локомотивного и вагонного депо. Вся бригада бронепоезда была взволнована горячими словами выступавших на митинге и той ответственностью, которая на нас возлагалась.

Провожали бронепоезд многие рабочие паровозного и вагонного депо со знаменами, лозунгами. Выступающие призывали и бригаду, и командира бронепоезда коммуниста Лукашевича, и комиссара Зайцева беспощадно громить фашистов до полной победы. Особенно страстно прозвучали слова стахановца слесаря Самсонова. Командир бронепоезда Лукашевич в своем выступлении обещал выполнить наказ товарищей. Прозвучала команда: «Вперед, на Запад!». Под звуки оркестра бронепоезд, набирая скорость, дал прощальные гудки. Под управлением машиниста М. Рассадкина бронепоезд проследовал через Москву на Калинин, в районе которого принял первый бой. Над железнодорожным полотном появилось с десятков «юнкеров». Они пикировали на бронепоезд. Но команда бронепоезда, действуя четко, встретила врага шквальным огнем. Выпустив на бреющем полете по бронепоезду пулеметные очереди, вражеские самолеты удалились восвояси. В этот первый бой была получена боевая закалка, которая пригодилась в последующих боях.

После этого прозвучала команда Голубкову: «Полный вперед, на Бологое!»



Одновременно с куйбышевским действовал бронепоезд Бузулукского депо. Вместе они составляли 35-й дивизион бронепоездов, который вел бои в составе Северо-Западного и 2-го Прибалтийского фронтов.

После поражения немецко-фашистских войск под Москвой дивизион успешно действовал на Северо-Западном фронте. На пути к станции Лычково дивизион был атакован. Заняв указанную позицию, он обрушил всю свою артиллерийскую мощь на пехоту и танки противника. Враг огрызался, применив пушечный и минометный огонь. По броне паровозов и оружийных площадок гулко, с металлическим скрежетом ударяли снаряды и пулеметные очереди, но команда дивизиона умело поддерживала наступление наших войск.

По окончании этого боя в дивизионе побывал генерал Берзарин (после Победы – первый комендант Берлина). Он принял участие в похоронах погибших боевых друзей. «Вечная слава погибшим товарищам! Отомстим фашистам за гибель наших бойцов!» – громко и взволнованно произнес генерал...

Вместе с наступавшими войсками бронедивизион принимал участие в боях в составе 2-го Прибалтийского фронта за освобождение станций Осташкино, Пола, в сражениях за Старую Руссу, Псков. Каждый день бои... День Победы застал бронепоезд на станции Рига.

За время боевых действий в рядах дивизиона выросли и отличились в боях лучшие бойцы и офицеры. В дивизионе награждено орденами и медалями Советского Союза до 50 человек и в числе их ваши земляки – старший машинист тов. Корчагин, тов. Марков. В числе лучших машинистов товарищи Рассадкин, Голубков и другие.



Бронепоезд «Смерть фашизму», построенный пензенскими железнодорожниками, принимал участие в боях на одном из участков Западного фронта. Своим артиллерийским огнем разрушил несколько дзотов (долговременных земляных огневых точек), истребил большое количество немцев.

Бронепоезд участвовал в боях при защите Воронежа, маневрировал по железнодорожной линии Лиски – Россошь, нанося врагу ощутимые потери, поддерживал своим огнем пехотные воинские части. Но и экипаж бронепоезда нес значительные потери. Здесь в упорных боях летом 1942 года, когда гитлеровские войска рвались к Волге, вражеским снарядом была пробита броня. Бронепоезд вернулся в депо Пенза-I для ремонта. Слесари Елисеев, Метельников, Плахов, инженеры Н. Безруков, Б. Строков, И. Костычев, сооружавшие этот бронепоезд, в сжатые сроки отремонтировали машину, одели в более прочную броню, усилили огневую мощь и снова отправили на фронт. На этом бронепоезде вместе с бойцами Красной Армии участвовали в боях рабочие депо Силантьев, Шлеин, Голеков, Мошков и другие.

Героически сражался бронедивизион, состоящий из бронепоездов «Александр Невский» и «Полководец Суворов», сооруженных в Башкирии. Этот бронедивизион принимал участие в боях под Сталинградом. Он получил название 25-го отдельного железнодорожного дивизиона и воевал в составе знаменитой 62-й армии генерала В.И. Чуйкова. В жестоких боях уфимцы поддерживали артиллерийским огнем воинские части этой армии. Применяя тактику маневра и огня, бронедивизион наносил ощутимый урон врагу в живой силе и технике, способствовал окружению и разгрому немецких войск в Сталинграде. После Ста-



линградского сражения бронепоезда участвовали в освобождении страны от фашистов и затем дошли до Румынии. Бронепоезд «Александр Невский» по фронтовым дорогам водили машинисты локомотивного депо Уфа А.Ф. Калашников, А.П. Новоселов, В.Д. Денисов.


В числе бойцов Красной Армии участвовали в боях рабочие ПРЗ машинист транспортного цеха Лаврентий Мирянов, слесарь Григорий Люкшинов, рабочие Тимофей Жихарев, Николай Морозов, Демьян Тарасов и другие. Командовал этим бронепоездом начальник технологического отдела завода Иван Никанорович Добрынин.

А башкирские железнодорожники сумели построить еще два бронепоезда – «Уфа» и «Салават Юлаев». Руководство их строительством осуществлял Н.М. Никулин.

Кроме уфимских, пензенских и куйбышевских железнодорожников еще один бронепоезд построили коллективы вагонного и паровозного депо станции Сызрань. 21 ноября 1941 года начальник вагоно-ремонтного пункта (ВРП) ст. Сызрань Семен Степанович Фомин и секретарь партбюро Иван Дмитриевич Петров срочно вызвали к себе старшего инженера технического бюро Е. А. Неживенко, мастера заготовительного цеха В.В. Соловова и бригадира П. Г. Щеголева.

Начальник ВРП сказал кратко: «Перед нами поставлена задача в кратчайший срок дать фронту бронепоезд. ВРП готовит бронеплощадки».

Для выполнения этого задания потребовалось переоборудовать сборочный цех, организовать его двухсменную работу по 12 часов. Сменами руководили: первой – Е. А. Неживенко, второй – П. Г. Щеголев. В каждой смене было по 35–40 человек.



23 ноября 1941 года в цех подали платформы под оборудование бронеплощадок и платформы с листами стали-брони. Приступили к работе. Все трудились с подъемом, по-фронтовому, работали дни и ночи, выполняя задание для фронта. Много было внесено рацпредложений. Они быстро внедрялись, и это сокращало сроки строительства бронепоезда.

В первых числах марта 1942 года бронеплатформы, окрашенные в маскировочные цвета, вышли из ворот сборочного цеха и были поданы в паровозное депо для установки на них пушек и пулеметов.

8 марта 1942 года бронепоезд из Сызрани отправили на запад помогать Красной Армии уничтожать фашистов. Ветеран войны и труда П. Щеголев вспоминает: «Зимой 1942 года под Сталинградом мне пришлось видеть, как бронепоезд, такой же, как и созданный в Сызрани (П. Щеголев участвовал в его сооружении, а потом был мобилизован на фронт), крушил укрепления врага. Тогда я своим товарищам по оружию с гордостью говорил, что и мы, сызранские железнодорожники, создали и отправили на фронт точно такой же».

Из воспоминаний железнодорожника-фронтовика Ивана Николаевича Ставицкого: «После окончания железнодорожного техникума работал на станции Дема дежурным по парку. Осенью 1939 года призван в армию. После окончания полковой школы командовал отделением, а после присвоения офицерского звания младшего техника-лейтенанта назначен командиром взвода железнодорожного полка. Полк строил железнодорожную линию в Монголии.

С декабря 1941 года – на фронте в должности командира взвода, испытал и горечь отступления, и радость побед. Работал в районе Воронежа в условиях артиллерийского обстрела. Движение поездов здесь



осуществлялось только ночью при полной светомаскировке.



*Железнодорожник-
строитель
И.Н. Ставицкий*

В 1943 году на станции Гусинка (участок Волчанск—Купянск) при бомбежке был разрушен путь у находившегося в этом районе бронепоезда. Нами путь был восстановлен, бронепоезд получил новое боевое задание. При этом особенно отличились бойцы Овчинников, Коровянский, Муковник и другие.

И вот ведь как получилось: в районе станции Бурсук, едва мы закончили восстановительные работы после очередной бомбежки немцев, наши железнодорожные подразделения были внезапно атакованы врагом. И вот тут нам на помощь пришел этот бронепоезд. Его орудия и пулеметы заставили их «летучий отряд», созданный для борьбы с нашими восстановителями, поспешно отступить, неся потери».

Бронепоезда, созданные трудом железнодорожников Куйбышевской магистрали, уверенно шли на запад — к Победе.

*(По материалам книг «Железнодорожники
в Великой Отечественной войне»,
«В тяжелую пору»)*



*Машинист депо Куйбышев Чумакова, помощник машиниста
Тевякина и кочегар Федорова, 1943 г.*

У войны не женское лицо

В первые дни войны 14 тысяч железнодорожников Куйбышевской магистрали добровольцами и по мобилизации отправились на фронт, среди них были и женщины: А.П. Лаврентьева, В.П. Гурова, Т.П. Трубецкая и многие другие.

Тысячи девушек-комсомолок пришли на транспорт и, мастерски овладев мужскими специальностями, взвалили на свои плечи непосильный груз. И повели поезда девушки-машинистки, помощники машинистов, поездные кочегары.

В суровом октябре 41-го наркомат путей сообщения издал специальный приказ «О подготовке массовых профессий железнодорожного транспорта из числа женщин». Куйбышевской дороге устанавливалось задание подготовить женщин-машинистов – 60,



помощников машинистов – 200, кочегаров – 200, слесарей паровозных – 500, дежурных по станции – 200, стрелочников – 600, кондукторов – 250, слесарей вагонных – 250.



*Наряду с мужчинами
добровольно на фронт
уходили женщины.*

Среди них А.П. Лаврентьева



*Добровольно ушла на фронт
санинструктором В.П. Гурова*

Вот выписка из протокола дорожного совещания 23 июня 1943 года. Докладчик – начальник железной дороги им. В.В. Куйбышева Б.П. Бещев отмечает: «Большинство рабочих ведущих профессий не имеет производственного опыта. Так, по станции Куйбышев стаж до 1 года у 56 процентов работающих и лишь у 12 процентов производственный стаж более 5 лет. Так же обстоят дела на станции Батраки (ныне Октябрьск) и на других. Помимо этого на дороге большой некомплект штата. Следует направить все силы на подготовку кадров из числа женщин и подростков».

В прифронтовую полосу были направлены бригады машинистов. В числе первых с нашей магистральной



ушла группа машинистов-женщин в составе Е. Корпуновой, П. Жерновковой, В. Соколовой, Я. Потаповой. Они водили поезда от Калинина до Ленинграда под обстрелом и бомбежками.

— Казалось бы, мужское в корне своем слово «мужество», — говорила комсомолка А. Нисковская, машинист паровоза Сызранского узла. — Но недаром оно в нашем русском языке среднего рода. Ни в чем не будем, девушки, уступать мужчинам!

Именно за мужество, как говорилось в наградных свидетельствах, за героизм и самоотверженный труд во имя Победы машинист паровоза А.Ф. Нисковская была награждена орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику». Встала за реверс и ее подруга Ермакова. Она сначала быстро освоила специальность слесаря, затем помощника машиниста, а вскоре ей доверили водить поезда. Доблестный труд Александры Ермаковой в годы войны отмечен орденом Трудового Красного Знамени.

Заменив своих отцов, мужей и братьев, ушедших на фронт, тысячи женщин, освоив в короткие сроки сложные мужские специальности, выполняли и перевыполняли плановые задания.

В локомотивном депо Уфа стали машинистами Г.В. Белобородова, А.В. Нечаева, В.К. Парфенова, в локомотивном депо Дема — М.И. Яковлева, Л.И. Кирсанова, помощником машиниста М.И. Штина, кочегаром — А.В. Оглоблина, электросварщиками Р.Х. Тембекова, М.С. Черакова.

238 женщин начали работать в Башкирском отделении, перевыполняя задания. Лучшие стрелочницы станции Дема Лопаква, Трофимец, Стародубцева, Хорошкина образцово выполняли свои обязанности, четко пропускали поезда. Домашняя



хозяйка А. Рагозина в войну начала работать на паровозе поездным кочегаром депо Дема. Диспетчер Сызранского отделения движения стахановка А.С. Порфильева была одной из лучших по профессии на дороге и на сети, инициатором соревнования за скоростное продвижение поездов.



Женщины-машинисты паровозов, заменившие мужчин, ушедших на фронт (слева направо):

П.И. Белякина, В.К. Парфенова, А.В. Нечаева

Комсомолки Сызранского узла Земляничная, Ушакова, Безухова, Ермолаева и другие овладели различными мужскими специальностями, выполняли и перевыполняли производственные задания.

На заводе имени Куйбышева стерженщица Кизирова, пескоструйщица Кущева, сверловщицы Запелова и Персиянова выполняли норму на 200–250 процентов.

В Рузаевке к декабрю 1941 года мужскими профессиями овладели 520 девушек и молодых женщин. Работали на паровозах кочегарами и помощниками машинистов Ольга Рыскина, Мария Якубкина, Евдо-

кия Рязанова, Серафима Абудеева, Галина Николаева, Александра Колязина и Матрена Филькова. За время войны они, как и другие женщины-кочегары, перекидали в топки паровозов целые горы каменного угля. Работавшая кочегаром Дарья Лобанова вспоминает: «Тендер угля наберешь, а это 18–20 тонн, и за смену в топку перекидаешь, после поездки руки готовы отвалиться. Но никто не жаловался, знали, что это надо для фронта».



*Машинист паровоза
локомотивного
депо станции Уфа
Г.В. Белобородова.*



*Одна из многих
поездных кочегаров
М.Т. Филькова*


Е. Бухачева освоила специальность медника-автогенщика депо Куйбышев. Выполняла норму на 280—300 процентов. При этом она заявила: «Пусть наши мужья, братья, сыновья героически защищают свою любимую Родину, будут спокойны и уверены, что их боевые подруги с честью выполняют свой долг в тылу». Самоотверженно трудились помощники машинистов



Е. П. Тимошина (депо Ульяновск), С.В. Луковникова (Уфа), А.А. Падымова (Бугульма), М. Н. Базова (Сызрань) и многие другие. Жена машиниста депо Пенза-I Сафронова до войны работала помощником машиниста, стала управлять локомотивом. Домохозяйка – жена одного из лучших машинистов А. Г. Гринюка овладела профессией токаря. Домохозяйка Чирина добросовестно выполняла обязанности машиниста водокачки. Поездными кочегарами в этом же депо успешно работали Стальнова, Макарова, Агапова.

О роли женщин на транспортной сети страны ярко свидетельствует тот факт, что только за первые три года войны было подготовлено почти миллион квалифицированных работниц. На нашей дороге в 1943 году женщин было 26 тысяч, что составляло 39,2 процента от всех работающих. Кроме того, к этому времени работало 5 507 подростков в возрасте 14–16 лет. Женщины и подростки составляли 45 процентов от числа работающих. Значительная часть из них прошла краткосрочные курсы, но не имела еще достаточного опыта.

Вот три документа тех лет. Доклад в наркомат 9 сентября 1943 года: «Некомплект штата составляет 168 машинистов, 198 помощников машинистов, 233 кочегара, 186 слесарей по ремонту паровозов...» И вновь встают в строй железнодорожников женщины. Они не только в кратчайшие сроки осваивали мужские специальности, но стали перевыполнять нормы выработки на 150–200 процентов. В следующем документе в списке награжденных за доблестный труд среди лучших тружеников дороги значатся маневровые диспетчеры станции Куйбышев С.К. Порфирьева – орден Ленина, станции Батраки – Н.И. Кувшинова – орден Трудового Красного Знамени. Документ от 7 октября 1943 года: «Куйбышевская железная дорога



по итогам сентября 1943 года заняла во Всесоюзном соревновании первое место на сети и награждена переходящим Красным Знаменем Государственного Комитета Обороны».

Как уютно и тепло звучит слово «домохозяйка»! Хранительница семейного очага.. Домохозяйка – это и государственная должность, ибо семья является первичной ячейкой государства.

Это они вырастили защитников Родины, это они, домохозяйки, заменили ушедших на фронт мужей на их рабочих местах.

Пятерых сыновей вырастила З.А. Акимова.

– Бывали трудные моменты, – рассказывала она, – но дети росли, каждый из них, получив образование, стал работать. Два старших сына – Виктор и Владимир, – работали в паровозном депо Куйбышев вместе с отцом, отдавшим 40 лет своей жизни железнодорожному транспорту. Виктор – помощником машиниста, потом машинистом, а Владимир – токарем. Работали и другие сыновья – Зиновий, Геннадий и Юрий. Началась война. Все пятеро ушли на фронт. Мне как матери приятно сознавать, что я вырастила таких славных защитников страны. Часто нам писали дети и спрашивали нас с отцом, как мы помогаем им – фронтовикам, работая на трудовом фронте. Я никогда раньше не работала, но, проводив детей на фронт, с первых дней встала к станку и своим трудом старалась помочь нашей доблестной Красной Армии громить ненавистного врага.

Женщины, закончив смену, собирали теплые вещи для отправки бойцам на фронт. Только за два месяца первой военной зимы женщинами Куйбышевской магистрали было собрано и отправлено бойцам 24 300 теплых вещей, а всего за время войны более 120 тысяч валенок, тулупов, полушубков и другой теплой одежды.



Это они, женщины нашей дороги, приняли в свои семьи, приютили, обогрели 5 500 ребятишек железнодорожников блокадного Ленинграда и других дорог запада страны. Для них создавались детские дома, куда назначались лучшие воспитательницы, нянечки и другой персонал.

Приказом НКПС от 31 мая 1943 года награждаются знаком «Почетному железнодорожнику» шестнадцать человек. И среди них П.В. Винокурова – домохозяйка, станция Пенза, В.И. Толстикова – домохозяйка, станция Сызрань.


Теплом души своей и заботой окружили женщины прибывающих на наши станции раненых бойцов в санитарных поездах.

Справка из архива военных лет: «За годы войны объемом перевозок по эвакуации раненых по сети составил 11 863 поезда. Удалось вернуть в строй 72,3 процента раненых».

Уже в первые дни войны труженики Куйбышевского и Уфимского вагонных участков получили задание переоборудовать пассажирские вагоны под одиннадцать санитарных поездов. Были созданы бригады, в состав которых вошли опытные вагонные мастера, электромонтеры, работники других специальностей. Проводниками стали многие лучшие выпускники железнодорожного училища фельдшеры Л.Никитина, П.Гимазординов, В.Савельева и другие.

Вот что рассказывали работавшие в то время начальник Куйбышевского вагонного участка А.Бойко и заместитель начальника службы вагонного хозяйства дороги В.Успенский.

– Первое задание было выполнено раньше намеченного срока. И первый же опыт подсказал, что нужно организовать отдельный опорный пункт ремонта военно-



санитарных поездов, так как с фронта они возвращались изуродованными и обожженными войной. В отдельные дни к нам прибывало сразу восемь поездов. Ремонтировали системы отопления, водоснабжения, электроосвещения, вставляли разбитые стекла. Особые хлопоты доставляла полуда пищевых котлов кухонь. Старший мастер А. Гаврилов отыскивал жестянщиков и лудильщиков среди эвакуированных и депоналадчиков. Не хватало пиломатериалов. И здесь рабочие проявили смекалку. Стали вылавливать на Волге сплавной лес и доставлять на пилораму.

Надо было видеть, как работали наши женщины! «Отдохни! Ну хотя бы присядь». Нет. Остается и на вторую смену. «А вдруг моего ранили и вот в этом вагоне его привезут, спасут!»

В один из дней нам позвонил военный комендант станции С. Новинский: «К следующему утру надо отремонтировать и отправить на фронт восемь санитарных поездов». А на подходе еще пять. Мобилизовали всех инженерно-технических работников. Те работали в две смены – и у себя на участках, и у нас. Ремонт окончился в срок, поезда ушли на фронт.

Всего за годы войны вагонные депо, вагонные участки дороги по заданию НКПС оборудовали 80 военно-санитарных поездов и летучек. За образцовое выполнение заданий начальник дороги Б.П. Бещев объявил благодарность и премировал месячным окладом всех отличившихся.

Много сил отдали работники здравоохранения Куйбышевской железной дороги предупреждению эпидемиологических заболеваний. Еще одна справка из архива:

«За два года (1941–1943) осмотрено более полумиллиона эшелонов и 66,5 миллиона пассажиров. Органи-



зовано медицинское сопровождение эшелонов и пассажирских поездов. Важное место принадлежит вновь созданным в 1942 году санитарно-контрольным пунктам при крупных железнодорожных вокзалах. Контроль, санобработка, своевременно оказанная помощь предупредили вспышки заболеваний».

Эвакогоспитали были открыты во всех крупных городах нашей дороги. К примеру, только в Пензе в 1942 году в них насчитывалось 20 тысяч коек. Возглавляла там благородную миссию ухода за ранеными мать офицера-фронтовика М. Мицина. За свою активную деятельность женщины-патриотки в 1944 году получили благодарность Верховного Главнокомандующего.



Санитарный поезд, выгрузка раненых

Добровольцы-сандружинницы встречали и размещали раненых на вокзалах, обеспечивали их питанием, оформляли проездные документы, оказывали первую медицинскую помощь. Лишь одна цифра: женщинами-сандружинницами одного лишь Куйбышевского отделения дороги за годы войны принято с поездов 118 925 ра-



ненных бойцов и командиров, и оказана им та или иная помощь. Подчеркнем: все это выполнялось женщинами добровольно, по велению души.

...Дни и ночи, не зная отдыха, работает станция Куйбышев. Здесь, на вокзале в 1944 году встретились двое: Валя и Аня.

Лейтенант Валентина Коман прибыла в Куйбышев в должности заместителя начальника санитарно-эпидемиологической службы железной дороги им. В.В. Куйбышева. До этого война бросала ее по всем фронтам. Участница боев под Москвой, почти два года работы в осажденном Ленинграде, на дороге жизни через Ладогу. Ее забрасывали в партизанский отряд на Западной Украине.

Валентина почти не бывает дома, вместе с коллегами-медиками работает в поездах на многочисленных станциях нашей дороги. И в том, что эпидемии не пришли к нам, точнее – не прошли с юго-восточных краев страны, огромная их заслуга.

В настоящее время Валентине Федоровне 90 лет. Светлый ум, твердая память. Медаль «За оборону Ленинграда». Да, у войны не женское лицо. Но в этом аду женщины оставались нежными, хрупкими, любимыми. Своей любимой жене Валентине Коман муж-фронтовик Андрей посвятил эти строки:

Валя, здравствуй!
Через все расстояния –
здравствуй,
через все эти годы
ненастные
я молю тебя:
здравствуй!



Валя, помни!
Жить в разлуке с тобой
 не легко мне.
Жди и помни,
 люби и зови.
О любви моей,
 милая, помни!
Что же может быть
 в мире огромном
больше нашей
 любви.
Жди, родная!
О тебе я безумно
 скучаю.
Ты одна лишь
 в моей судьбе.
Ждать осталось
 совсем немного,
и чем дальше
 уводит дорога,
тем я ближе к тебе.
Валя Коман!
У войны есть свои
 законы —
все в бою перед смертью
 равны.
Если выжить
 не суждено мне,
я вернусь к тебе,
 Валя Коман —
в этих письмах
 вернусь я с войны.

В. Степанов



*Михаил Иванович БОРИСОВ
полковник в отставке, старейший ветеран
Краснознаменной отдельной 9-й бригады желдорвойск*

В бой идет отдельная 9-я...

Что рассказать молодым железнодорожникам о войне? Она порождает в человеке страх, и это естественно. И неверующий под бомбежкой, в грохоте рвущихся рядом снарядов взмолится: «Господи, пронеси!»

Привыкли. Но вот что терзало душу, корежило нервы, убивало силы в первые годы войны – так это заградительные работы на железной дороге. Заградительные – рвать дорожное полотно, паровозный парк, путевое хозяйство. Рвать для того, чтобы преградить путь врагу в глубь страны.

Только вчера мы строили. И батальон наш отдельный 74-й так и назывался: железнодорожным строительно-путевым. В марте 41-го нас перебросили



в Западную Украину. Строили. Обход железнодорожного узла Львов проложили, коль его станция была в центре города... Здесь и застала нас война. Затем батальон наш участвует в обороне Киева, взрываем пути, железнодорожные парки, вагоны, паровозное депо...

Уже на третий день войны немецкое командование создало летучие отряды, препятствующие нам вывести из строя железные дороги. Они им необходимы для «блицкрига», молниеносной войны с нашей страной. В их «летучках» легкие танки, бронемашины, мотоциклы, десант, а у нас — «бегом, марш» и за плечами взрывчатка.

Затрудняло работу и то, что команды сверху на заграждение поступали в последнюю минуту. А то и вообще не поступали. Работали на свой страх и риск. «Почему взорвали мост! — орет разъяренный штабист. — Ведь немцы на том берегу!» «А потому и на том берегу, что мы взорвали мост», — спокойно отвечает командир батальона.

После Киева мы прикрывали железнодорожный мост под Черкассами, а оттуда отправили нас на оборону Москвы.

Участок роты, которой я командовал, от Осташково до Соблаго. Бомбежка за бомбежкой. Ведем восстановительные работы. Впервые столкнулись с бомбами замедленного действия. Восстановим путь — и вдруг взрыв. Опять беремся за работу. А взрыв — это как сигнал для фашистских наблюдателей: тут же налетают их бомбардировщики. Но работаем — путь нужен Калининскому фронту для обороны Москвы.

На разъезде 166 ахнула такая бомба. Под паровозом, ладно, что шел он один. Вся бригада погибла. Воронка семь метров в глубину. По бокам — болото.



Землю по лопате собирали. Но засыпали, восстановили путь даже раньше срока.

На станции Сობлаго бомба взорвалась под эшелоном с боеприпасами, в самой его середине. Снаряды рвутся, но спешим к эшелону. Самое трудное – отцепить горящий вагон. Далее – оттащить от него хвост и голову эшелона. Ефрейтор Буйвол знал толк и в управлении паровозом. Сумел зацепить и выкатить головную часть эшелона на перегон. Возвращаться за хвостовой частью ему пришлось мимо горящего вагона со взрывающимися снарядами. Проскочил, оттащил и хвост.

Сразу взялись за сам вагон. Зацепили тросом, с помощью трактора свалили его, оттащили. Можно браться за восстановление пути. Жар от вагона, снаряды рвались все пять часов нашей работы. Но – справились.

Одну бомбу замедленного действия нашли на станции Пена. Она вошла глубоко в землю, прямо на железнодорожной колее. Нам удалось докопаться до самого ее начала. Красноармеец Галязин добровольно полез в глубокую яму, взяв с собой телефон. Откручивает взрыватели, передавая их нам, в той очередности, которую установил себе сам. Последний взрыватель был установлен на неизвлекаемость. Прогредел взрыв. Благодаря подвигу красноармейца Галязина мы изучили эти взрыватели. И немало подвижного состава затем было спасено от этих бомб.

Отстояла наша армия от врагов Москву. Чувство радости тех дней, гордости Родиной остаются со мной всю жизнь. Много было победных сражений потом, но это – навечно в памяти, и меня поддержит каждый фронтовик.

Батальон в августе сорок второго перебросили под Сталинград. Наша 15-я бригада получила боевое зада-



ние по восстановлению рокадной железной дороги на левом берегу Волги. Это единственный путь, связывающий Сталинградский фронт с Кавказом. Наш участок – от станции Баскунчак до Каспийского моря.

Немцы бомбили нас днем и ночью. Но работаем. На станции Верблюжья подорвали поезд. Через пять часов восстановили движение. На станции Богдо бомбы попали в наливной состав, доставляющий фронту горючее. Это был ад. Температура воздуха и без того к 30 градусам. Жар от горящих цистерн. Из пробоев в цистернах вырывается пламя, а самые отчаянные бойцы затыкают их деревянными пробками. И с неба фашистские налеты... Выдюжили. Восстановили путь раньше указанного нам срока. И пошли поезда. Награжден я и орденами, но врученная там медаль «За боевые заслуги» особо сердцу дорога...

Отстояли Сталинград. Юго-Западный фронт вел наступление на Донбасс. На правом берегу Дона мы открыли движение по железной дороге, используя подвижной состав, который не успели угнать фашисты. Я немало потерял боевых товарищей, самых близких друзей военной поры, но под Ростовом... Меня включили в состав комиссии по установлению злодеяний фашистов на оккупированной территории. И всю жизнь будет помниться шахта, ствол которой на глубину 150 метров до верху был заполнен телами советских людей. Стал воевать, работать еще злее.

Потом – Белоруссия. Шли вслед за войсками. Восстанавливали железную дорогу. Рогачев, Могилев, Жлобин. Помнится, восстановили мост намного раньше указанного срока. Но этого мало – ледоход, пропускаем льдины меж опор, взрывая те, что могут мост снести.

С такой работой связана еще одна моя награда. В 1943 году прямо у восстановленного ротой на четверо



суток раньше срока моста заместитель министра путей сообщения Гундобин вручил мне, моему заместителю Вербову и командиру минно-подрывного взвода Шляну знаки «Почетному железнодорожнику». Это было еще в боях по освобождению Украины.

Еще гремела война на западе, а мы с 15 апреля 1945 года по приказу Москвы занялись мирным строительством. Были созданы четыре железнодорожных корпуса и наша бригада вошла в состав второго. В стране началось капитальное восстановление железнодорожных магистралей. Наш батальон шел по знакомому нам пути, но теперь в обратном направлении, на запад – Москва, Киев, Львов. Я был назначен на должность начальника штаба 74 батальона, а в апреле 1946 года переведен в строительный отдел штаба 2-го железнодорожного корпуса. А дальше...

В числе двухсот лучших специалистов нас направили в Китай. Мао-Дзэдун обратился с просьбой к Сталину о помощи в восстановлении железных дорог, взорванных чанкайшистами. Занимались мы там и восстановлением дорог, и формированием железнодорожных войск Китая, обучением специалистов. Через год меня назначили советником начальника штаба китайского железнодорожного батальона. Передавали им боевой опыт, учили восстанавливать пути, мосты, связь.

По возвращении решил я учиться. Сдал вступительные экзамены в Военно-транспортную академию и по ее окончании был направлен в 9-й железнодорожный корпус командиром 375-го отдельного железнодорожного батальона. И снова граница. Весь наш выпуск с 9-м корпусом направили в Монголию строить железную дорогу от Улан-Батора до Пекина. Навстречу нам шли китайские железнодорожные строители.



Офицеры поехали с семьями. Раскаленные пески, жара до 50 градусов. А зимой – те же 50, но со знаком минус. Живем в палатках, в жару на семью два ведра воды в день – это и на помывку, и на готовку. Пустыня Гоби шутить не любит. Суровая.

Три года работы там – это крепкая школа жизни. Из Монголии вернулся на станцию Соколовская под Москвой, командиром 29-го отдельного железнодорожного учебного полка, а оттуда в 1960 году меня направили в Куйбышев начальником штаба 9-й железнодорожной бригады. Шестнадцать лет на этой должности – немалая веха в биографии. Славная веха. Здесь и ушел в запас. Ровно 40 лет отдал службе Родине – с сентября 1937 по сентябрь 1977. Да и потом не сидел сложа руки: работал старшим инженером 1 отдела Куйбышевской железной дороги, потом в райвоенкомате помощником начальника отдела. Лишь в 83 года ушел на отдых.

Радует меня, что нам на смену приходит замечательная, эрудированная, душой болеющая за наше железнодорожное дело молодежь.

Самая тесная связь у нас со студентами Самарского государственного университета путей сообщения. Вместе отмечаем праздничные даты. Здание с прилегающей территорией, в связи с передислокацией, было передано университету. Теперь здесь мемориальный комплекс воинам-железнодорожникам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Спасибо вам, преподаватели и студенты университета. Уходим мы на пенсию, а по нашей дороге летят и летят поезда, везут людей к друзьям, в отчий дом, на отдых, доставляют грузы, так нужные людям. Дорога – это жизнь. Вот что хотелось мне, чтобы помнила молодежь, идущая нам на смену.



Мемориальный комплекс на учебном полигоне СамГУПС

От редакции: мы благодарны Михаилу Ивановичу за то, что даже находясь в госпитале, он нашел время поделиться своими воспоминаниями для этой книги. И нашел силы – ведь 14 сентября 2010 года Михаилу Ивановичу исполнится 90 лет. Вот что значит фронтовая закалка!

Обаятельный человек с удивительной памятью. Имена, города, даты, события, наименования частей... Вот только на вопрос о наградах махнул рукой: «Зачем это? Ну, считайте, что забыл».

Узнали: полковник в отставке М.И. Борисов был награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За безупречную службу в Вооруженных силах» и девятнадцатью медалями. Их названия – повторение боевого пути ветерана-фронтовика: «За оборону Киева», «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда» и, конечно же, «За победу над Германией». И звания «Почетный железнодорожник» он был удостоен в 1943 году на боевом пути к Победе.



Ефим Зосимович ГОЛЬДШТЕЙН
полковник в отставке

Этапы большого пути

7 сентября 2009 года 9-я Краснознаменная бригада торжественно отпраздновала День своего рождения. Сформирована она была в первые дни Второй мировой войны на базе 1-го железнодорожного полка в г. Ораниенбауме (ныне Ломоносов) Ленинградской области. В нее входили 1 и 3 восстановительные батальоны, первая эксплуатационная рота и подъемно-крановый взвод.

С конца 1939 года по март 1940 года соединение участвовало в советско-финской войне, восстанавливая железную дорогу на участке Белоостров-Выборг. Первый восстановительный железнодорожный бата-

льон дважды участвовал совместно со стрелковыми частями в боях по прорыву «Линии Маннергейма», за что был награжден орденом Красного знамени.

В конце июня 1940 года части прибыли в г. Черновцы и приступили к перешивке железнодорожных путей в Северной Буковине на союзную колею.

К весне 1941 года соединение в полном составе находилось в Белоруссии. С началом войны его части с боями прорвались к Ленинграду.

900 дней и ночей фашистской блокады города. В его героическую историю навечно записан подвиг воинов-железнодорожников 9-й отдельной Краснознаменной бригады. Сотни ее командиров и бойцов удостоены боевых наград, а весь личный состав награжден медалями «За оборону Ленинграда». Под вражеским огнем и бомбежками с 12 февраля 1942 года соединение участвует в строительстве трехкилометровой свайно-ледовой железной дороги через Ладожское озеро, которая позволила намного улучшить снабжение Ленинграда, спасти миллионы людей и помочь им выстоять в трудные годы блокады города. Такого строительства не знала мировая история инженерных сооружений.

В январе 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда. С этого времени части соединения под руководством полковника Матышева выполняют задачу по строительству железнодорожной линии Поляны – Шлиссельбург. Огромное значение в строительстве этой линии имела и свайно-ледовая эстакада через Неву у Шлиссельбурга. Длиною 1 300 метров, несмотря на обстрелы, бомбежки, она была построена за 9 суток. После 17-месячного перерыва в Ленинград пришел первый поезд с продовольствием, и город Ленина вновь был соединен стальными путями со страной.



В 1944 году личный состав соединения участвовал в восстановлении железных дорог и обеспечивал продвижение воинских эшелонов вслед за наступающими частями.

За высокий вклад соединения в дело разгрома фашистской Германии всему личному составу была вручена медаль «За победу над Германией».

Еще гремит война на западе, а в марте 1945 года части соединения были направлены на восток для строительства железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка. За перевыполнение заданий и хорошее качество работ в июне 1945 года соединению было вручено переходящее Красное Знамя МПС.

Три последующих года части соединения участвовали в строительстве вторых путей на линии Акмолинск – Караганда.

С апреля 1949 года бригада дислоцируется на территории Куйбышевской железной дороги, выполняя ответственные работы по усилению пропускной способности одной из главных магистралей страны.

9-я бригада строит третий электрифицированный путь Безымянка-Смышляевка, приступили к развитию станций Безымянка, Куйбышев, Новокуйбышевск, Кинель. Строили новый путь Звезда – Пугачевск с выходом на Саратов.

Особая страница в летописи 9-й бригады – прокладка подъездных путей к строящемуся ВАЗу. Работали, как на фронте, днем и ночью. И за три дня отсыпали норму, что дана была на неделю. А потом было развитие станции Жигулевское море, строительство новых – Автозаводская, Входная, Западная, подъездные пути к цехам – все объекты мы сдали досрочно. В эти же дни бригаде за ее заслуги во время войны и в восстановлении народного



хозяйства вручили орден Красного Знамени. И на строительстве КамАЗа бригада работала по фронтовому, в несколько смен.

Моя биография переплелась с биографией страны. Я встал к станку военного завода, выпускающего мины для фронта, в 14 лет. Моему ученику было 12 лет. Вот таким было наше детство. Стояли у станков на подставках, работали, как и взрослые, по 12 часов. Но и хлеба нам, детям, давали больше, чем взрослым, – по 800 граммов и плюс 150 за стахановскую работу. А в месячный детский паек входили 300 граммов масла и 200 печенья. И все мы, все мои товарищи, были стахановцами. Знали: это нужно для Победы.

После войны, в 45-м поступил в институт железнодорожного транспорта. По окончании был призван в армию по специальности. Отдал ей 35 лет службы, но и после еще 14 лет работал инженером в Управлении Куйбышевской железной дороги. Награжден орденами, медалями, и самая гордая для меня – «За победу в Великой Отечественной войне».

Бойцов и командиров 9-й бригады связали прочные нити дружбы и сотрудничества с профессорско-преподавательским составом и студентами нынешнего Самарского государственного университета путей сообщения. Совместное празднование знаменательных дат, чествование ветеранов Великой Отечественной войны, студентов очередного выпуска, торжественные митинги в День Победы. В университетском городке воздвигнута стела в память павших на войне бойцов нашей 9-й бригады, и мы с большой благодарностью воспринимаем постоянный уход за ней, венки и цветы у ее основания.



В связи с передислокацией мы передали свой штаб бригады нашему родному университету путей сообщения. Он был одним из первых объектов строительства электрификации пути Безымянка – Куйбышев. Корпуса, клуб и, как наглядные живые пособия истории, – паровозы, локомотивы, тепловозы и электровозы, вагоны разных видов. Как говорится, потрогай, студент, своими руками, учись смотреть из прошлого в будущее. На прошлогоднем празднике Победы мы собрались там вместе, воины и студенты, командиры и преподаватели, в том числе бывший фронтовик Михаил Николаевич Дудик.

Эти нити дружбы и сотрудничества, живая связь поколений железнодорожников – своеобразный фундамент успехов студентов в учебе и новых достижений воинов-железнодорожников в труде на благо Родины.



М.Н. Дудик в музее ретропоезда на полигоне СамГУПС



*Анатолий Николаевич НЕЧАЕВ
полковник в отставке, председатель Самарского
регионального отделения союза ветеранов
железнодорожных войск*

Было сердцем приказано: выстоять!

Враг рвется к Ленинграду. В гитлеровском плане «Барбаросса» ленинградское направление удара — одно из трех главных, наряду с московским и киевским. На взятие города на Неве брошена 300-тысячная группировка армий «Центр». К 10 июля 1941 года ее превосходство над силами нашего Северо-Западного фронта в пехоте в 2,4 раза, в орудиях — 4, в самолетах — в 9,8 раза. 16 августа оставлен Кингисепп. Перерезана железная дорога Ленинград — Луга. В ночь с 21 на 22 августа фашисты захватили станцию Чудово, перерезав железнодорожную связь с Москвой. 30 августа пала Мга.



Захвачен Шлиссельбург... Ленинград – во вражеском кольце.

Гитлеровское командование, твердо уверенное, что Ленинград будет взят, разработало программу пышного вступления в город. Парад войск на Дворцовой, торжественный банкет в «Астории»... Назначенный комендантом города генерал Кнут отпечатал и раздал пропуска для проезда по Ленинграду высшим чинам...

Фашистскому руководству казалось, что оно предусмотрело все в своем «блицкриге»: мощь и превосходство своих вооруженных сил, двухлетний опыт войны в покоренных государствах Европы, внезапность нападения на СССР... Однако фашисты, в предвкушении победного парада, не учли одного – решимость наших воинов, жителей осажденного города отстоять Ленинград.

Не учли – и просчитались. Впервые с начала Второй мировой войны, с 1939 года, фашистская военная машина была остановлена под Ленинградом. Все попытки гитлеровских войск и их сателлитов прорвать разъединяющую кольцо 50-километровую зону и соединиться, потерпели крах. Ленинград – первый объект на пути вермахта, который он не смог взять.

Поняв это, враг решил сломить сопротивление защитников города и ленинградцев длительной блокадой, голодом, артобстрелами и бомбардировками.

В одном из документов оперативного отдела немецкого генерального штаба, датированном 21 октября 1941 года, говорилось:

а) Сначала мы блокируем Ленинград (герметически) и разрушаем город артиллерией, авиацией.

б) Когда террор и голод сделают свое дело.., мы проникаем в город, вывозим все, что осталось живое,



в глубь России или возьмем в плен, сравняем Ленинград с землей и передадим район севернее Невы Финляндии.

(История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. М: Воениздат, т.2, с. 91)

Понимало и наше Главнокомандование, что результат битвы за город на Неве зависит от того, сумеет ли он выстоять блокаду. А это в свою очередь зависело от доставки в Ленинград войск, продовольствия, боеприпасов, установки связи с Большой землей. И в этом огромная роль отводилась железнодорожным войскам, в том числе 9-й железнодорожной бригаде.

Положение на фронте настолько серьезное, что 9-ю железнодорожную бригаду отправляют на передовую с задачей защитить участок фронта шириной в 28 километров от прорыва врага. Эта задача с честью выполнена. Личный состав понимал: отступать нельзя. Порученный им участок обороны – в черте Ленинграда, от платформы Ольгино до Лигово. Ни шагу назад!

Дорога жизни

По рельсам, как нервам железных людей,
сквозь бомбы и вьюги везут поезда:
от города к Ладоге – женщин, детей,
от Ладоги – хлеб и снаряды сюда.

«Дорога жизни!» – так назвал свое стихотворение бывший блокадный школьник Ленинграда Анатолий Молчанов.

Враг остановлен у стен города. Но еще не отброшен – впереди 900 дней и ночей жесточайших боев и



изнурительной блокады Ленинграда. Фронту – подкрепление, боеприпасы. Жителям – продовольствие, эвакуация женщин и детей. Вот это и ложится на плечи воинов-железнодорожников.

В феврале 1942 года 9-я стрелковая бригада была переформирована вновь в железнодорожную. Ее усилиями Ириновская железнодорожная линия, второстепенная до войны, превращается в основную. И единственную, связывающую Финляндский вокзал Ленинграда со станцией Ладожское озеро. Бывшая тупиковая, она превращается в мощный железнодорожный узел. В короткие сроки 9-я бригада сумела развить промежуточные отдельные пункты, открыть новые разъезды, а на берегу Ладоги построить новые станции Осиновец, Каботажная, Костыль и Болт, связанные между собой. И уже в начале марта дорога пропускала от станции Ладожское озеро в сторону Ленинграда не менее 18 поездов в сутки (*ЦАМО РФ. ф. Упр ж-д. войск, оп. 540367, д.1, л. 23*).

Дорогой жизни она вошла в историю. Ириновская железнодорожная ветка – составляющая её, спасала от голодной смерти блокадников. Население города в декабре 1941 года получало от 125 до 250 граммов хлеба. «Запасов хлеба по этим нормам к 9 декабря осталось на 9 дней. Жмых, отруби, мельничная пыль съедены полностью», – вспоминал те дни Д.В. Павлов, бывший уполномоченный ГКО в Ленинграде.

Фронтовой подвиг воинов-железнодорожников неопределим, ибо имя ему – спасенные жизни ленинградцев. Работая под обстрелами и бомбежками, они не думали о себе. В том же декабре 41-го они сами получали лишь по 150 гр. эрзац-хлеба и 75 гр. сухарей в сутки.

В летнюю навигацию 1942 года в тяжелейших условиях строится железнодорожно-паромная пере-



права через Ладогу. Камни-валуны, торфяники, болота, на Ладоге свирепствуют штормы. Но переправа воинами-железнодорожниками сдана на 6 дней раньше срока. Она – это тоже дорога жизни. Ее эксплуатация возложена на 9-ю железнодорожную бригаду.

В ноябре 1942-го Военный Совет фронта принимает решение построить по льду Ладоги железную дорогу нормальной колеи и узкоколейную в 200 метрах к югу, протяженностью 35 км, каждая. На западном берегу работает 9-я бригада. Штормовая погода, недостаточная прочность льда... Одна лишь цифра: 582 сваи, подготовленные к забивке, унесены штормом.

18 января 1943 года блокада нашими войсками прорвана. Назрела необходимость построить железную дорогу в Ленинград по узкой полосе суши вдоль южного берега Ладоги. Срок Военным Советом фронта определен очень сжатый – 20 дней. И 9-я, в числе других железнодорожных частей, берется за дело.

В первую очередь требовалось соорудить через Неву мост свайно-ледовой конструкции с тем, чтобы к ледоходу заменить его высоководным мостом. Общая длина – 1300 м. Его строительство и укладка первых 10 км линии поручалась 9-й бригаде. На возведение моста отводилось 15 дней.

При сооружении «низководки» работали поточным методом. Создали команды по расчистке льда от снега, заготовке свай, их разноске к опорам, пробиванию льда, забивке свай копрами. 2 февраля 1943 года – памятный день в истории осажденного Ленинграда. В 6 часов вечера, когда над рекой уже сгущались зимние сумерки, по эстакаде двинулся первый поезд. Вел его машинист Михайлов. «Мост



потрескивал. Сотни зрителей и сам Михайлов, не отрывавший руки от реверса, следили: а не даст ли он осадки? А не перекосятся ли под колесами путь? Михайлов услышал: «Ура!», когда хвост его состава сполз с моста на левый берег», — так записал очевидец этого П. Лукницкий.

7 февраля 1943 года после полуторагодичного перерыва с Большой земли в Ленинград прибыл первый грузовой поезд. Тысячи ликующих жителей города заполнили платформы Финляндского вокзала.

Строительство высоководного моста через Неву было начато 12 февраля. Он должен был стоять в 500 метрах ниже «низководки». И вновь за дело принялась 9-я бригада.

Враг всеми силами пытался сорвать его строительство, вел круглые сутки артиллерийский артобстрел, сбрасывал сотни бомб. Но бойцы 9-й бригады и других соединений выстояли. 18 марта 1943 года вновь раньше срока по мосту прошел первый паровоз. Новая дорога вошла в историю героической обороны Ленинграда как Дорога Победы.

«Сооружение Дороги Победы позволило резко улучшить снабжение города... В феврале нормы выдачи хлеба были увеличены рабочим оборонных предприятий — до 600 граммов, служащим — до 500, иждивенцам и детям — до 400 граммов. Город получил необходимые ему топливо, материалы, продовольствие». (История Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Т.3, с. 142). За скупыми цифрами — самоотверженность воинов-железнодорожников, тысячи и тысячи спасенных от голодной смерти жителей Ленинграда. Чувства ленинградцев выразила Ольга Федоровна Берггольц в своем выступлении в ночь на 19 января 1943 года:

— Блокада прорвана! Мы давно ждали этого дня. Мы всегда верили, что он будет... Мы чернели и опухали от голода, валились от слабости с ног на истерзанных врагом улицах, и только вера в то, что день освобождения придет, поддерживала нас.

Примечателен еще один документ той эпохи — Почетная грамота президента США Франклина Д. Рузвельта:

«От имени народа Соединенных Штатов Америки я вручаю эту грамоту городу Ленинграду в память о его доблестных воинах и его верных мужчинах, женщинах и детях, которые, будучи изолированными захватчиками от остальной части своего народа, и несмотря на постоянные бомбардировки и несказанные страдания от холода, голода и болезней, успешно защищали свой любимый город в течение критического периода с 8 сентября 1941 года по 18 января 1943 года и символизировали этим неустрашимый дух народов Союза Советских Социалистических Республик и всех народов мира, сопротивляющихся силам агрессии».

Утром, в 9 часов 30 минут 12 января 1943 года, более четырех с половиной тысяч гвардейских минометов («катюш») и орудий начали мощную артподготовку по переднему краю противника. Так началась наступательная операция «Искра». Теперь наше командование могло обеспечивать здесь превосходство над противником: по численности войск — в 4,5 раза, по артиллерии — в 6 раз, по танкам — в 10 раз, по авиации — в 2 раза. И в этом заслуга воинов-железнодорожников.

У бойцов 9-й железнодорожной иная задача: обеспечение скрытой переброски войск и техники, необходимых для наступления. И не менее важная, по



душе каждого бойца – подготовка личного состава к ведению больших восстановительных работ вслед за наступающими войсками. Всё, хватит разрушать сделанное своими руками. Время восстанавливать и строить пути к Победе!



Ветераны железнодорожных войск страны, удостоившиеся чести быть сфотографированными у Знамени Победы. Во втором ряду второй слева А.Н. Нечаев



*Александр Константинович КОВАЛЕВ
полковник в отставке*

ВОСО* — диспетчер войны

Войну я встретил шестилетним мальчонкой. Но она прошла по судьбе тяжелейшим катком. Наш городок на Украине, ныне город Шахты, оказался под немцами. Голод, холод, расстрелы — в памяти тот фашистский «орднунг» — порядок, который они ввели на оккупированных территориях, — незаживающая рана. Отец — моряк-подводник, погиб на фронте в срок втором. Были долгие дни, когда я, единственный ребенок в семье, ничего не знал о маме. Настал день, и она пришла, но избитая, еле держась на ногах, после пыток в гестапо. Связная партизанского отряда все выдержала, никого не выдала, повторяя и повто-

* Служба военных сообщений



ряя лишь одно: донос на нее – это чей-то наговор по злости.

Вот тогда, еще мальчишкой я решил, что стану военным, защитником Родины. Значит, мамы, своей семьи. Буду, как отец.

А самым светлым днем остается для меня День Победы. Ликующие улицы города, все, от мала до велика, до немощных стариков вышли из дому. Старики... Правильнее бы сказать – старухи. Помнится и то, что мужчин в ликующей толпе не было. Они еще не вернулись с фронта. И всю мужскую работу брали на себя их жены, сестры, матери. Вот и мама работает на шахте отбойщицей. Раньше эта шахтерская профессия называлась отбойщик, но что поделать: война...

Мечта моя сбылась: окончив школу, стал курсантом Ленинградского училища военных сообщений. В 1959 году прибыл к первому месту офицерской службы – ВОСО Куйбышевской железной дороги. Первой и единственной службе на нашей дороге отдал 38 лет, пройдя все должности.

Не скрою, очень горжусь тем, что рядом с орденом «За службу Родине» III степени, медалями ношу знак «Почетному железнодорожнику». Но самым бесценным для себя считаю опыт, которым наделили старшие товарищи-фронтовики.

Это люди стальной закалки. Рельсы стонали под тяжким грузом войны, а люди вели поезда – к Победе, прокладывали пути – к Победе. Всё для фронта, всё для Победы! Мне повезло: преподаватели в училище в основном фронтовики. Фундаментом теории, их лекций являлась практика, небывалая по самоотверженности, новаторству, гибкости ума и, если хотите, дерзости в решении сложнейших задач, диктуемых военным временем.



Мне хотелось учиться, перенимать их опыт и, не скрою, быть похожим на них. Уже через три года лейтенантской службы, в 1961 году я поступил во Всесоюзный заочный институт инженеров транспорта. Обучение проходило на базе Куйбышевского учебно-консультационного пункта, который в дальнейшем стал институтом, затем академией, а ныне Самарским университетом путей сообщения. В то далекое время учились мы в маленьком двухэтажном домике – он и ныне стоит напротив университетского общежития № 1. Шесть лет учебы – это огромный багаж знаний! Каждый выпускник гордится своим вузом, дипломом, а я – вдвойне: в моем дипломе подпись ректора Р.И. Робеля, участника Великой Отечественной войны. Весь преподавательский состав прошел или школу войны, или послевоенного восстановления народного хозяйства. И позднее я не раз приходил за советом к преподавателям своего первого вуза. Вот, храню записи рекомендаций молодого тогда, энергичного Сергея Владимировича Копейкина, интереснейшего преподавателя. Он учил главному – желанию учиться, прививал это стремление к новым знаниям.

Служба военных сообщений и железная дорога не раз оказывались в критических ситуациях. Чем встретила меня, лейтенанта, Куйбышевская железная дорога? Шла модернизация всего хозяйства, переходили с паровозной на электротягу, строились вторые пути и обходы железнодорожных узлов, удлинялись пути приема грузовых поездов. Все это способствовало увеличению пропускной и провозной способности народнохозяйственных грузов и массовых воинских перевозок, связанных с передислокациями в силу международных событий, с проведени-



ем крупных общевойсковых учений. А мы держали свой экзамен — по выполнению мобилизационных планов.

Особо помнится одно учение. Нас поставили в известность, что вся нагрузка в переброске воинских эшелонов к плацдармам учений ляжет на плечи Южно-Уральской дороги. Ну, что же, посмотрим, как справятся там с этой важной и архитрудной задачей. Поучимся на их опыте и ошибках.

Но учения есть учения, в коих важнейшим элементом является отработка внезапности удара войск с неожиданного направления. И «удар» пришелся по нам. Поздно вечером начальник Куйбышевской дороги Геннадий Ильич Чернов по сигналу из Москвы вскрыл пакет: в учениях участвует наша дорога. Названы станции, где должна быть организована погрузка личного состава и военной техники: Георгиевка, Толкай, Новоотрадная, Бугуруслан — всего 12 станций. В кратчайшие сроки и без всяких условий.

Мы грузили и отправляли по двенадцать эшелонов в сутки. И так было пять суток подряд — днем и ночью. Все прошло по плану, ни одного срыва. Изыскивались вагоны, формировались составы, подгонялись погрузоразгрузочные устройства. Успешно справились! Ряд работников нашей железной дороги и ВОСО были награждены орденами и медалями. А ведь во многом своим успехом мы обязаны опыту железнодорожников-фронтовиков: полковников Н. Докучаева, М. Шакирова, В. Китова, А. Волобуева, Н. Сушенко, Ф. Шевелкина, прошедших трудными дорогами войны. Песня есть, о них сложенная: «Идет состав за составом, за годом катится год...» Летят они, эти годы. И уходят из жизни фронтови-



ки. Мне, ныне председателю совета ветеранов ВОСО Самарского гарнизона, болью в сердце отдается каждый такой черный крестик в списке рядом с фамилией ветерана. В 2009 году похоронили мы последнего фронтовика Самарского ВОСО полковника Шакирова Мигдэта Жиганшировича...


Но живым – жить. И работать на благо Родины. Многие офицеры запаса железнодорожных войск и ВОСО трудятся по сей день на Куйбышевской железной дороге, передают свой опыт молодежи. Из их числа стали преподавателями нашего самарского вуза В. Волохов, Н. Фомин, В. Гранкин и другие. После армейской службы остался верен делу всей жизни и я, возглавляю «К-Транс». В минувшем году в кругу семьи и друзей отметил пятидесятилетие служения родной мне Куйбышевской железной дороге.



Петр Захарович ГРАШЕНКОВ
полковник в отставке

Учиться и учить

Детство было трудным, но если взглянуть на него глазами пацана двадцатых – начала тридцатых годов – оно обычное. В 12 лет остался без родителей. В нашей деревне Медведково, как и по всей Смоленщине, да и в России, голодуха. Помогаю старшей сестренке во всем по хозяйству. И хочу, очень хочу учиться. В школу бегу в соседнее село, что от нас в двух километрах. А восьмой класс еще дальше, в райцентре. Устроился на квартиру, закуток в углу хаты. Оплата – мешок картошки и торба муки. В субботу бегу к себе в Медведково за ними. Там помогаю сестре: ту же картошку надо посадить, окучить, нарыть... В ночь на понедельник бреду с мешком и торбой в райцентр.



В газете читаю объявление о приеме девятиклассников в Смоленский учительский институт. Собрался, хотя что там собирать — учебники, штаны да рубашка.

Заканчивал институт в сорок первом. Осталось сдать экзамен по литературе, но началась война, Смоленск бомбят. Нас, выпускников, отправили под Белоруссию, копать противотанковые рвы. Через девять дней вернулись. Школа, в которой мне так хотелось быть учителем, разбита бомбой. Ищу военкомат, чтобы добровольцем уйти в армию, а он эвакуирован. И я пошел на восток. Так и дошел до Вязьмы. Там мне выдали красноармейскую книжку и вместо фронта отправили на восток, под Тулу, учиться военному делу.

Закончил ускоренный курс полковой школы. Наш полк отправлен под Москву. Там и провоевал по февраль 1943 года. И снова на восток, учиться. Полгода учебы в Уфимском артиллерийском училище, по окончании присвоили звание младшего лейтенанта. Подал рапорт с просьбой направить в Воздушно-десантные войска.

19-я бригада ВДВ дислоцировалась под Москвой. Первый прыжок с парашютом, это запомнилось, совершил в день освобождения от фашистов Смоленска. Ну а здесь, в городе Яхrome, что рядом с нашей бригадой, встретил свою будущую жену Таню. И первая разлука: направлен в 3-ю бригаду ВДВ в г. Тальково Ивановской области. Затем была Белоруссия. В январе 1945-го нас переформировали в Строительные войска. Через месяц нас направили на фронт, где участвовали в ожесточенных боях под Будапештом, затем в Австрии.

В австрийских горах дорога шириной с машину. Немецкие снайперы не дают житья. Убили моего дру-



га Бутузова, еще двух командиров взводов. И налет за налетом фашистской авиации. Наша задача, зенитчиков – охрана от налетов штаба дивизии. Вот там, за сбитый «мессер» вручили мне орден Красной Звезды. Там же и встретили День Победы. Радость! Последние снаряды – салютом теперь уже в мирное небо.

Лишь в декабре 1946 года мы вернулись на Родину. Мы – снова десантники. Рязань, Витебск... Деревню мою – в отпуске съездил туда – сожгли, сестру расстреляли фашисты. Поехал к Татьяне, мы всю войну переписывались. Она у меня настоящая боевая подруга. Вот, храню районную газету «Ударник» тех военных лет, за декабрь сорок первого. В ней рассказ о том, как она, секретарь комсомольской организации, помогала раненым бойцам на передовой. Немцы у ее Яхромы день за днем пытались форсировать канал. Выносила раненых, и сама была ранена в руку.

Встретились, поженились. Из-под Полоцка нас перебросили на Дальний Восток, и Татьяна со мной.

В 1956 году меня перевели в ПриВО пропагандистом политотдела спецчасти, а через два года стал начальником вечернего университета марксизма-ленинизма. В 1973 году ушел в запас.

Вот так сложилась судьба и служба... После всего этого оказался в ставшем теперь родным городе Куйбышеве. Отдыхай, как говорится, Грашенков.

Но судьба и тут оказалась рядышком. В буквальном смысле через дорогу. Живем мы с Таней во 2-м Безымянском переулке, а напротив – КИИТ, тоже ставший родным. Два года работал в нем начальником учебной части, затем преподавал историю, возглавил кафедру. Институт в то время только формировался. 1973 г. – первый учебный год, всего 150 студентов, подготовка по двум специальностям: путейцы и движенцы.



*Супруги Грашенковы с друзьями и коллегами из СамГУПС –
В.И. Варгуниным и В.В. Янковским*

Двадцать лет отданы КИИТу. Отданы – не то слово, я очень многое здесь приобрел. Опыт общения с молодежью, их уважение ко всем нам, фронтовикам. И дружбу, сплоченность преподавательского коллектива. Руководили институтом замечательные люди. Первым нашим ректором был Евгений Станиславович Павлович, затем Сергей Владимирович Копейкин, Владимир Иванович Варгунин, Анатолий Степанович Левченко. Мы, преподаватели-фронтовики, в тяжелые годы войны учились науке побеждать, теперь же – науке преподавать, умело и всецело передавать свой опыт молодым студентам родного института. Геннадий Александрович Венков, мой земляк Степан Павлович Исаков, Виктор Владимирович Янковский и другие оставались во всем верными фронтовым традициям. Сергей Владимирович Копейкин до сих пор все силы отдает обучению и воспитанию студентов Самарского государственного университета путей сообщения.

Много лет пролетело, вот уже торжественно отмечаем 65-летие Великой Победы в той войне. Но и по се-



годняшний день профессорско-преподавательский состав, студенты нашего университета в своей преданности избранной профессии, самоотверженности в учебе и труде берут пример несгибаемости, упорства с фронтовиков. Стараниями ректора университета Александра Владимировича Ковтунова, его коллег расширяется музей, обрастающий все новыми экспонатами тех грозных военных лет. Мы, ветераны, и по сей день в единой университетской семье. В День Победы, в дни Знаний 1 сентября, железнодорожника, других праздников нас зовут в родные стены.



В музее СамГУПС в День Победы после встречи с ветеранами



Подростки осваивают рабочую профессию в локомотивном депо

Рядовые учебного фронта

Своими корнями Самарский государственный университет путей сообщения связан с Великой Отечественной войной не только тем, что среди его преподавателей и студентов были те, кто прошел огненными фронтовыми дорогами и добывал Победу на важных дорогах Советского Союза – железных. Современный СамГУПС – один из пионеров модернизации образовательной системы России: он обрел статус образовательного центра, объединив под своим авторитетным брендом средние специальные учебные заведения железнодорожного профиля. И в этой большой семье, объединившей университет и техникумы, располо-



женные не только в зоне действия Куйбышевской железной дороги, есть по возрасту старшие «братья» — те, что появились на свет до того, как в 1941 году началась великая битва нашего народа с фашизмом, святая борьба за Родину, за жизнь.

«Крепость на колесах» с берегов Суры

«Учиться побеждать» — этот девиз военных академий, училищ, курсов, звучавший в годы войны, был подхвачен всеми учебными заведениями страны (тогда Советского Союза), в том числе железнодорожными техникумами.

Пензенский техникум железнодорожного транспорта — один из старейших в России: в 2010 году ему исполняется 130 лет! Созданный в 1880 году, начало 1940-х он встречал как признанная кузница кадров не только среднего звена и не только для стальных магистралей СССР. День 22 июня 1941 года не перечеркнул судьбу техникума в далекой от фронта Пензе, но стал тем рубежом, который поделил жизнь его преподавателей и учащихся на две части — до войны и после нее. А между ними — неимоверно трудный путь к Победе.

В 1941 году многие выпускники и учащиеся ушли на фронт и были откомандированы в железнодорожные спецсоединения, в паровозные колонны особого резерва. В музее техникума хранятся документы о Герое Советского Союза помощнике машиниста Н.П. Драгунове, кавалере 15 государственных наград выпускнике техникума А.К. Клецинине, танкисте В.Н. Дмитриеве, других земляках-железнодорожниках, ставших на фронте и артиллеристами, и связистами. Гордые своей про-



фессией, они, не раздумывая, обучались любой воинской специальности, лишь бы скорее и вернее одолеть врага-фашиста. Несколько выпускников техникума, обучившихся в аэроклубе, стали военными летчиками. Один из них – Алексей Артюхин, за две недели совершил 38 боевых вылетов, добывая ценные разведданные, и героически погиб в бою. Другой выпускник техникума и аэроклуба Павел Николаевич Андреев воевал под командованием Василия Сталина. Он совершил 205 боевых вылетов, сбил 9 самолетов противника, один – тараном.

Хотя фронт находился от Пензы за сотни километров, его боевое «дыхание» каждый день, час, минуту ощущалось в жизни каждого живущего на берегах тихой Суры. Железнодорожники всех специальностей и возрастов, можно сказать, были ближе к фронту, чем другие труженики тыла: они обеспечивали боевые действия всем необходимым, не только орудиями и боеприпасами. Они работали для того, чтобы железные дороги из системы транспортной превращались в систему боевую – уничтожающую захватчиков наравне с артиллерией и авиацией. Преподаватели пензенского техникума И. Ф. Костычев и Н.П. Кононов стали одними из создателей бронепоезда «Смерть фашизму!». Вместе с коллегами из местных паровозно-ремонтных мастерских по заданию областного комитета обороны в сентябре 1941 года, когда враг уже нацелился на захват Москвы, они получили этот сверхважный заказ – для фронта, для страны, для Победы! Технической документации у конструкторского бюро не было, им удалось лишь бегло осмотреть проходивший через Пензу действующий бронепоезд, так что свою «крепость на колесах» они создавали с нуля и до испытания прямой наводкой из противотанковых



ружей бронебойными пулями. Экзамен пензяки сдали успешно. Бронепоезд получил статус первой категории и в начале 1942 года уже уничтожал врага и его технику на Воронежском направлении. Через полгода бронепоезд «Смерть фашизму!» прибыл в мастерские для ремонта. Затем снова – фронт.

500 километров отделяют Пензу от Москвы. Много это или мало? В тяжкую для страны зиму 1941–1942 годов, когда фашисты взяли в кольцо Ленинград, были на подступах к столице СССР, здесь сердцем ощутили: Москва – близко. Коллектив техникума мобилизуется на строительство окопов и противотанковых рвов на западной окраине города – вдоль линии железной дороги Пенза–Москва. Преподаватели В.Г. Волков, С.Г. Шостак, Д.Е. Северов вели своих учеников на эти работы с той же ответственностью, с какой учили железнодорожному ремеслу.

Техникум уже в июле 1941 года предоставил свое здание эвакогоспиталю № 998, а учебные занятия были перенесены в школу поселка Манчжурия, а позднее – в школу на улице Луначарского. И хотя проводились они в позднее время – с 19 часов до полуночи, качество знаний было отменным: 75% учащихся не имели троек. Еще выше были навыки ребят, полученные в учебных мастерских.

Охрана разных объектов, шефство над колхозом «Победа», концерты художественной самодеятельности в госпитале для раненых бойцов и военнослужащих станции Пенза-I – все это тоже частицы жизни техникума в годы войны. Потому что жизнь – выше, значимее войны. И жизнь спустя эти трудные годы – победила!



Кузница кадров на Волге

Куйбышевский железнодорожный техникум рожден в 1879 году. Он пережил и войну с Японией, и первую мировую, но эта – Великая Отечественная – на особом месте в его судьбе и истории.

Война вошла в техникум повестками военкоматов, еще более жесткими правилами внутреннего распорядка: железнодорожный транспорт встал в боевой строй плечом к плечу с армией. Уже 23 июня 1941 года движение поездов было переведено на особый воинский график, железнодорожники считались мобилизованными. Были введены новая форма (с погонами), персональные звания (техник-лейтенант, инженер-майор, генерал-директор и т. д.), должностные уголовные проступки судил военный трибунал, а не гражданский суд.

На военный лад быстро перестроился и техникум. Все учебно-производственные цеха получали из управления дороги жесткие плановые задания на производство продукции для ведомственных предприятий и сельского хозяйства. Студентам доставались задания попроще, чем взрослым. И это была единственная поправка – с учетом возраста...

Но их детство уже закончилось. В студенческой столовой давались на обед щи из мерзлой капусты, сдобренные пятью граммами жиров – согласно нормам карточной системы военного времени (были введены правительством с 1 ноября 1941 года). Иждивенцам (в том числе студентам) в месяц было положено: мяса – 500 граммов, жиров – 200 граммов, макарон – 600 граммов, хлеба – 400 граммов в день. Потеря продовольственной карточки означала голод – страшный спутник войны даже там, где не шли бои.



Тем, кто учился в техникуме на Комсомольской площади в те годы, не надо напрягать память, чтобы вспомнить, как проходили дни и часы их юности. Все как будто вчера... Зимой вместо занятий учащихся «бросали на снегоборьбу» (очистку от снега путей станции Куйбышев). Опытных профессиональных рабочих везде не хватало, и, заменяя их как могли, мальчишки мужали, понимая, что без них часто нельзя было обойтись. Приходилось работать на топливном складе, выгружать мерзлый уголь из полувагонов. Этот уголь ждали паровозы, которые должны были везти воинские эшелоны на фронт, и мальчишки работали, работали... И, главное, они чувствовали себя полноправными железнодорожниками и в грохоте проходящих поездов ощущали свою скромную долю труда. «Все для фронта, все для Победы!» — это были для студентов не просто слова громких лозунгов — они звучали в унисон со стуком их сердец (из воспоминаний Георгия Спечачевского, учащегося 1943-1947 годов, группа Т-4-16). Еще одно большое дело, бывшее на военном студенческом счету — вспоминает Георгий Юлианович — помощь Уфимскому паровозоремонтному заводу. В приказе по техникуму об этом всего несколько слов: «направить в Уфимский ПРЗ группу учащихся в 180 человек для использования их на работе с 15 июля по 15 октября 1944 года». Три месяца парни и девушки работали в разных цехах, без них завод не мог обойтись, чтобы отремонтировать необходимые армии, фронту паровозы.

Еще один приказ: «...Учащимся техникума принять массовое участие в строительстве стадиона «Локомотив». Наградой почти еще детям был ордер на промтовары. А стадион «Локомотив» с тех пор



стал украшением города, и сейчас он, реконструированный, соответствует требованиям нового века, и далеко не все нынешние самарцы представляют, кто были его первыми строителями и в каких условиях сооружался спортивный комплекс!

В феврале 1942 года в железнодорожные школы Куйбышева пришел приказ: организовать ускоренное обучение учеников 8-9-10-х классов. Среди этих выпускников оказалась и Раиса Грошева. «Через 10 дней после выпускных экзаменов мы уже приступили к занятиям в техникуме железнодорожного транспорта. Так мы были мобилизованы на учебный фронт. Были созданы три группы, в нашей оказались 42 десятиклассника – местные и эвакуированные из Москвы и других городов. Первое время занятия проходили в школе № 20 в третью смену – почти до полуночи. Обучались мы два года и два месяца без единого дня каникул. За это время мы прошли 16 специальных дисциплин, в том числе и работу на телеграфных аппаратах по азбуке Морзе. На теорию нам дали 17 месяцев, а остальные 9 месяцев ушли на две практики на производстве по три месяца каждая, и на три месяца работы в колхозе села Пестровка в сезон уборки зерновых. Поэтому учеба была напряженной: по 4 пары уроков каждый день, – вспоминала Раиса Дмитриевна Грошева (выпускница 1944 года). – Преподаватели у нас были квалифицированные, с опытом работы на производстве».


Серьезно и ответственно ребята изучали военное дело. Военрук техникума Яков Никитович Мухин, в прошлом командир Красной Армии, воспитывал ребят в духе воинской дисциплины, готовил к армейской службе. По ночам парни несли караульную



службу в здании техникума, охраняли учебный склад оружия и боеприпасов. Кроме малокалиберных винтовок здесь хранились боевые «трехлинейки», противотанковое ружье, станковый пулемет и даже трофейный немецкий автомат, который Мухин раздобыл в военкомате. По особому плану в техникуме проходили полевые занятия и учебные стрельбы: девушки стреляли из винтовок в тире на 4-м этаже левого крыла, в медпункте станции перевязывали раненых, а будущие воины уходили за город на стрельбище. Там раздавались винтовочные выстрелы и бухало противотанковое ружье системы Дегтярева, пробивая толстые куски металла.

Из воспоминаний Тамары Евгеньевны Павловой (год выпуска 1944): «Нас с мамой вывезли из блокадного Ленинграда. Добрались мы до Куйбышева в марте 1942 года. Со справкой об окончании в 1941 году семи классов я и пришла в техникум железнодорожного транспорта. Было в нашей группе около 20 человек – девочки после восьмого класса. На первых порах мне помогали в учебе. В июле 1942 года нас направили работать на воинскую площадку станции Куйбышев. Дней 10 мы разбирали кучи окровавленной одежды (раненых и убитых бойцов). Выгружали из вагонов и тяжелые тюки с новым воинским обмундированием».

В 1944 году питание студентов немного улучшилось, появились карточки усиленно-дополнительного питания для слабых здоровьем. Тогда же состоялся первый ускоренный выпуск молодых специалистов. Они направлялись на прифронтовые железные дороги и стали дежурными по станциям. Некоторые из выпускниц позднее сели за диспетчерские пульта управления движением поездов.



В техникуме учились два будущих Героя Советского Союза – Илья Егорович Егоров и Александр Васильевич Ямщиков.

После войны в техникум пришли фронтовики, демобилизованные из Советской Армии. Они сели за одни парты с теми, кто вырос за военное время и еще не имел даже паспорта. Рядом с этими мальчишками они выглядели не просто взрослыми. На них новое поколение студентов смотрело как на настоящих героев-победителей.

Вчера – студенты, завтра – солдаты

Для Алатырского техникума железнодорожного транспорта – ровесника первых советских пятилеток (организован в 1930 году) – Великая Отечественная война стала первым и сразу же столь тяжким испытанием в его совсем недолгой жизни. И хотя в первые же недели войны его преподаватели и студенты ушли на фронт (Пеньков, Резчиков, Маклин, мастер-инструктор Петровский и другие), «семья» техникума стала расти: в его коллектив влились эвакуированные учебные заведения из Орши, Славянска, Великих Лук, Днепропетровска. Главой этого большого дома был квалифицированный педагог-организатор и большой души человек А. Г. Кисель.

Не хватало аудиторий, занятия шли в две-три смены: зимой занимались, не снимая из-за холода шапок и полушубков, конспекты записывали между строк старых журналов и книг. На обед – бутерброд с яблочным повидлом: это и первое, и второе, и десерт...

В центре особого внимания оказались производственные цеха учебного заведения: механический, литейный, токарный, слесарно-сборочный, кузнечный,



инструментальный, модельный, электросиловая станция, подсобное хозяйство. Из довоенных учебных мастерских они были переделаны в мини-предприятие, выполнявшее заказы не только Алатыря, но и других городов и сел Чувашии. Тыловому народному хозяйству нужна была поддержка, и техникум ее оказывал, выполняя чугунолитейные, сварочные, кузнечные, слесарные, столярные, котельные работы, ремонт машин, станков.

Выпуск болтов, вентилях, гаечных, шведских, цепных ключей шел постоянно, изготавливали всякие замки, отвертки, кусачки, молотки, кувалды, патроны для сверлильных станков, детали для сельхозмашин. Выпуск пожарных гидрантов, сборка задвижек «Лудло». Строительство узкоколейки от литейного цеха к токарному и слесарному, сборка путевых вагончиков... Все это — ассортимент деятельности техникума. На его базе в войну даже открылась мастерская по ремонту обуви!

Но в душе ребята уже чувствовали себя железнодорожниками и главной своей работой уже тогда считали все, что связано со стальными магистралями, значение которых в военное время возросло (хотя и в 1930-е годы индустриализация Советского Союза подняла железнодорожный транспорт до немыслимых совсем недавно высот). Леонтий Яковлевич Мондин (1926 года рождения) вспоминал: «В 17 лет, в 1943 году, я стал бригадиром комсомольско-молодежной бригады Алатырского паровозно-ремонтного завода (ПРЗ). Все ее члены были моложе меня. Работали 14–15-летние подростки всю войну в две смены: по 11 часов и еще час на обед — без выходных и праздничных дней. В ночную смену едва не засыпали у станков. Помню, как после ночной смены пошли не отдыхать, а с лопатами



в руках – на расчистку путей после снегопадов и заносов. А в ночь – снова к станку... Еще после работы нам раздавали учебные винтовки, и мы по 6–8 часов проходили военную подготовку. Голодно было всем. У нас, эвакуированных, которым разрешалось брать с собой не больше 12 кг багажа, первое время не было ни кастрюли, ни чугунка, чтобы сварить себе хотя бы картошку. Но – выстояли!»

А ровесница Мондина Зинаида Евграфовна Кащеева в 16 лет работала в отделе кадров ПРЗ и видела таких же мальчишек не за партами, а в лесах: «Паровозы работали на дровах. На промежуточных станциях и разъездах были построены эстакады, которые заполнялись дровами. Заготавливали их на Люльской ветке, около Лукоянова. Здесь круглосуточно работала молодежь – на каждом складе по 30 человек».

Учеба, работа в мастерских и на железной дороге, казалось, требовали одного – выспаться, наконец! Но нет, на сон времени оставалось еще меньше, потому что бежали на репетиции и концерты, спектакли. Артистами были сами же ребята! Литературу и историю тогда преподавал эвакуированный из Москвы поэт Разговоров. В 1942 году он с известным столичным скульптором Мотовиловым организовал в Алатыре кукольный театр «Огонек». Больше всего в театральной афише было сатирических сценок на военную тему и басен Крылова. Когда «Огонек» давал представления, зрительный зал был переполнен.

В музее истории Алатырского техникума хранится такая запись: «Помнится, как к нам в железнодорожный техникум пришел из аэроклуба летчик. Он был стройным, подтянутым, с ремнем через плечо. Своим видом вызывал большую симпатию к себе. Он много говорил об авиации, самолетах, летчиках. Мы,



несколько ребят, тут же записались в аэроклуб». Так начинался путь в небо прославленного летчика, Героя Советского Союза Петра Григорьевича Макарова – студента техникума военных лет.

Со второго курса по комсомольскому призыву ушел в военное училище будущий генерал армии Федор Михайлович Панов. Техникум гордится своим выпускником – генералом-связистом А. Лошмановым. Дошел до Берлина и участвовал в Параде Победы в Москве выпускник техникума П. Чигонаев. Дорожат здесь и памятью о павших в боях за то, чтобы фашизм был свергнут, и мир вернулся на родную землю. Это – машинист электростанции техникума Борис Шестаков, зам. директора, старший политрук Александр Павленков, студент 4-го курса, фронтовой разведчик Анатолий Шестаков, преподаватель, младший политрук Николай Пеньков и другие. Они шагнули в вечность бойцами, но в Алатыре они остаются навсегда связанными с железной дорогой – профессией и сердцем.

В прифронтовом Саратове

В 1940 году начальником Саратовского техникума железнодорожного транспорта был назначен Михаил Иванович Галкин. Ему и пришлось нести нелегкую ношу в труднейшие годы войны – делать все возможное для подготовки профессиональных кадров, создавать условия для учебы и работы, хотя на первом месте оставались потребности фронта.

Накануне Великой Отечественной войны техникум занимал три двухэтажных здания. Но их оказалось так мало, когда в Саратов стали прибывать эвакуиро-



ванные предприятия, учебные заведения. Тамара Моисеевна Рубнич, преподаватель Гомельского железнодорожного техникума, вспоминала: «...в техникуме было тесно. Сюда, кроме Гомельского, эвакуировался Елецкий техникум и работал местный строительный техникум железнодорожного транспорта, так как его здание было отдано госпиталю. Работали в три смены. Хорошо оборудованных кабинетов не было. Но ребята очень старались, считали позором для себя учиться плохо».

Во время Сталинградской битвы Саратов был объявлен прифронтовым городом: вечерние занятия шли при усиленной светомаскировке. На территории, на чердаках дежурили учащиеся, чтобы не допускать или оперативно тушить пожары от зажигательных бомб. На окнах – бумажные полоски, предохраняющие стекла от взрывной волны. Все взрослое мужское население (в том числе и в техникуме) проходило военное обучение.

Рев сирены извещал о налетах фашистской авиации. Особенно часто подвергались нападениям с воздуха станция Саратов-2, вокзалы, заводы, нефтебаза. Бывший завуч техникума Ювеналий Кузьмич Луйтковский вспоминал: «Учащиеся и работники нагружали и разгружали вагоны и платформы, очищали от снега стрелки и пути, охраняли перекидной мост, работали в вагонном и локомотивном депо, на грузовом дворе. В дни Сталинградской битвы велись большие оборонные работы: учащиеся рыли траншеи, блиндажи, помогали перестраивать завод «Комбайн» на выпуск самолетов – убирали цеха после смены».

Саратов бесперебойно снабжал Сталинград топливом, продовольствием и оружием. Но топлива и оружия, боеприпасов боровшемуся с фашистами на



улицах и в домах великому городу на Волге все равно не хватало!.. Саратовские геологи в районе села Елшанка открыли месторождение газа, который нужно было срочно подавать для топки котлов Саратовской ГРЭС. Преподаватели и студенты техникума стали одними из тех, кто день и ночь работал на прокладке труб к СарГРЭСу, чтобы обеспечить заводы электроэнергией! А город в это труднейшее для всей страны время почти каждые сутки остервенелый враг бомбил, и электричество приходилось отключать. Кроме того, для экономии электроэнергии техникум часто оставался без света в вечернее время, и тогда, как вспоминал бывший заместитель директора Иван Абрамович Куприн, «своими силами коллектив сделал маломощную электростанцию, которая полностью обеспечивала электричеством все три учебных корпуса».

Этот груз военного лихолетья несли те, кто оставался в прифронтовом Саратове. И они понимали, что еще тяжелее там – на фронте! Добровольцами ушли бороться с фашистскими захватчиками преподаватель В.И. Краснобаев и замдиректора по хозяйству М.И. Тихонов. Группа СЦБ 2 курса на комсомольском собрании решила в полном составе уйти защищать Родину на переднем крае. Только трое из группы вернулись с фронта!

Виктор Иванович Краснобаев с 1937 года преподавал в техникуме экономическую географию и обществознание. В начале войны он, командир артбатареи, находился на позициях Брянского направления. Спустя десятки лет его дочь, Алла Викторовна Артюхова передала в музей техникума бережно сохраненное письмо отца от 14 мая 1942 года: «...О фронтовых новостях Вам уже известно из печати, но должен ска-




зять, что наша мощь растет с каждым днем как на земле, так и в воздухе. Очень часто наблюдаем, как фашистские стервятники – завидев преследующего их ястребка – без памяти, сломя башку, удирают, беспорядочно сбрасывая бомбы кровожадного фашизма. Эти эпизоды стали буднями нашей жизни». В августе 1942 года Виктор Иванович, руководя огнем батареи, героически погиб на боевом посту.

Михаил Иванович Тихонов работал в техникуме с 1934 года. В июне 41-го ушел на фронт. Участвовал в боях под Ельней, был политруком роты конной разведки. Погиб как герой в начале 1943 года не так уж и далеко от родного города – на подступах к Сталинграду.

О ратном пути представителей Саратовского техникума их товарищи и ученики узнали лишь после войны, а пока одни бились с врагом на фронте, другие приближали День Победы на своих рабочих и студенческих рубежах. Преподаватель истории Клавдия Ивановна Шитова вспоминала: «Были дни, когда наши художественные бригады – а их было три – выступали в двух-трех госпиталях и давали по два-четыре концерта в каждом, чтобы поддержать боевой дух и хорошее настроение раненых бойцов. Порой выступали в палатах тяжелораненых, где слушателей и зрителей было меньше, чем самодеятельных артистов». «Воевала» и стенная печать: раз в месяц выходил «Транспортник» и каждую неделю – сатирическая газета «Бокс» (боевой орган комсомольской сатиры). А в большую перемену в актовом зале раздавались позывные техникумовской радиогазеты. Устраивались культпоходы в театры и кино. Особой любовью пользовался эвакуированный в Саратов МХАТ.



Прошли десятки лет, но от поколения к поколению студентов передаются рассказы о преподавателях, которые в то тяжкое время стали для мальчишек и девочек родными, близкими людьми. Николай Сергеевич Козаков – замначальника техникума по учебной работе, прекрасный организатор, сплотил коллектив в единую семью. Маргарита Ивановна Пиотровская начала работу в 1925 году и почти три десятка лет прививала будущим железнодорожникам любовь к родному языку и русской литературе – награждена знаком «Почетному железнодорожнику». Иван Абрамович Куприн после окончания в 1931 году техникума был оставлен в нем преподавателем и отдал родному учебному заведению 41 год жизни. Во время Великой Отечественной войны Куприн, замначальника техникума по учебно-воспитательной работе, был ответственным за шефскую работу на предприятиях Рязано-Уральской магистрали. Тамара Моисеевна Рубнич за два года до войны окончила Ленинградский педагогический институт имени Герцена. В стенах Саратовского железнодорожного техникума проработала 45 лет – до ухода на пенсию в 1986 году. В войну она преподавала химию, заведовала самым большим отделением «Паровозное хозяйство». Зоя Николаевна Краснобаева – преподаватель русского языка и литературы, в 1942 году погиб ее муж, тоже преподаватель техникума. Оставшись с маленькой дочкой, она все силы отдавала работе, руководила драмкружком. Преподаватель физики Василий Васильевич Мацнев проводил на фронт своих сыновей и остался для учеников «батей» (так его называло не одно поколение учащихся). Сыновья вернулись инвалидами, но сильный духом человек, Мацнев не замкнулся, оставался душой и совестью коллектива,



доброжелательным, отзывчивым человеком. Ювеналий Кузьмич Луйтковский до войны работал начальником дорожно-технической школы. С 1943 года он – преподаватель спецпредметов на паровозном, а затем тепловозном отделении техникума. Молодые преподаватели приходили на уроки Луйтковского, чтобы самим учиться у старшего товарища, эрудита, интеллигента, отличного методиста. С 1959 года до ухода на пенсию в 1972 году Ювеналий Кузьмич был заместителем директора по учебной работе. Сергей Вильгельмович Гангнус был эвакуирован с коллективом Гомельского железнодорожного техникума, с 1941 года преподавал математику как истинную царицу наук – красиво, элегантно и в то же время доходчиво.

Учащиеся техникума военной поры хранят в памяти не только свою суровую прифронтовую юность, но и благодарность техникуму и своим учителям. Учащийся электротехнического отделения в 1943–1947 годах Аркадий Васильевич Пузаков говорил, что помнит почти всех преподавателей по имени, хотя в военное время установлена была форма обращения «Товарищ преподаватель». В учебном заведении у преподавателей не принято было говорить «ты» учащимся, только – «вы». Помнится и военная подготовка: «...она была трудная и полезная, особенно на лагерных сборах в районе станции Привольская. Строевая и огневая подготовка, тактика и весь образ лагерной жизни – все было на пользу. Готовили нас не наши военруки Баскаков и Харитонов, а штатный офицерский состав. Были офицеры строги, справедливы и свое дело знали. Все они повоевали, были ранены и к работе с нами относились, как к важному заданию. Учили нас Родину защищать».



Класс как фронт

Учеба в Оренбургском (в годы Великой Отечественной войны — Чкаловском, в соответствии с тогдашним именем города) техникуме в 1941 году началась только 1 октября. Студенты и преподаватели весь сентябрь готовились к работе зимой: на Южном Урале она отличается морозами и метелями, о которых в «Капитанской дочке» писал Александр Сергеевич Пушкин. И потому в техникуме заготовка дров стала первым ударным фронтом начавшейся войны.

Начались занятия: в три смены, без выходных и каникул. Если судить по данным исторических документов, то учебная нагрузка у преподавателей и учащихся уменьшилась, но на самом деле она значительно возросла: техникум фактически перешел на военное положение. Из рассказа студентки той поры Л.Г. Половцевой: «В техникум я поступила в 1941 году. Жили мы на Пьяновском переулке, в комнате — 10 человек. Было очень голодно и холодно. Кроме основной учебы занимались на курсах медсестер, радистов. После занятий ходили в госпитали, ухаживали за ранеными. Приходилось иногда вместе с медперсоналом выгружать раненых, искалеченных солдат из эшелонов. Ночами стирали, кипятили окровавленные бинты. И — плакали. Дисциплина была военная, на занятия ходили строем, учились маршировать».

Дисциплина, действительно, куда строже, чем в мирное время: за малейший проступок человека могли, как говорится, отдать под суд. Выпускник 1946 года, в дальнейшем преподаватель спецдисциплин в техникуме Е.Н. Бабин рассказывал: «За-



нимались по 10–12 часов в сутки. Летом работали по 10 часов на предприятиях железной дороги, зимой нас часто посылали на расчистку путей от снега».

Все военные годы в Чкаловском и эвакуированных с Украины железнодорожных техникумах ситуация была парадоксальной: принимается большое количество студентов, выпускается же куда меньше. И так – каждый год! Борьба с фашистскими захватчиками требовала огромных сил. И в эту великую силу вливались призывники – те, кому исполнялось 18 лет, уходили на фронт! Уже в октябре 1941 года приказы об отчислении из техникума в связи с призывом в РККА печатаются десятками. В ноябре в связи с резким сокращением числа студентов объявляется дополнительный зимний набор. В газете «Большевицкий сигнал» печатаются объявления: «Принимаются граждане обоего пола в возрасте от 15 до 30 лет с образованием в объеме 7 классов средней школы. Окончившие 7 классов в 1941 году принимаются без приемных испытаний. От оплаты за обучение освобождаются: дети призванных в ряды Красной Армии и Военно-Морского Флота, пенсионеры и их дети, воспитанники детских домов, отличники (в зависимости от материальной обеспеченности)». В начале 1942 года приказом наркома путей сообщения Л.М. Кагановича ученики старших классов железнодорожных школ были мобилизованы для учебы в техникумах, чтобы заменить ушедших на фронт. Только 30 марта 1942 года в техникум принимают 148 человек, но уже в январе 1943 года отчисляют в связи с призывом в РККА за один день 59 студентов.



Беда не ходит одна, ей нужны попутчики. Весной 1942 года в Чкалове было необычайно сильное наводнение, превратившееся за пару часов в стихийное бедствие. В ночь на 1 мая жителей сел на левой стороне Урала поднимали гонцы, они стучали в ворота, окна с криком: «Вода! Вода! Бегом на высокие места!!!» К утру были затоплены все деревни и поселки на побережье, в Зауральной роще виднелись только верхушки деревьев. По Уралу несло трупы животных, сундуки, скамейки, домашнюю утварь. Люди от воды спасались на горе Сулак, на железнодорожной насыпи. Вода подступила вплотную к рельсовому пути на мосту. Высокая насыпь сыграла роль дамбы, проход под мостом был не более 300 метров, а вода разливалась на 9–12 километров. С бешеной скоростью она устремилась в мостовые пролеты. Полупустые многотонные цистерны МТС за Кузнечными рядами со страшным скрежетом снялись с опор и, покачиваясь и крутясь в водоворотах, устремились к мосту, сметая на пути дома Ситцовки и Кузнечных рядов.

На помощь пострадавшим пришли военные, подростки (почти все взрослые мужчины – на фронте). Ситуация оставалась критической: мост мог рухнуть, не выдержав напора воды. А по нему с интервалом в 500 метров круглые сутки шли эшелоны с войсками и боевой техникой – под Сталинград! Сначала жителей и студентов техникума и других учебных заведений мобилизовали на строительство второго, запасного пути, но потом военные приняли единственно верное решение – взорвать дамбу и часть насыпи, пробить между ними тоннели. Ювелирная точность требовалась при закладке взрывчатки. Операция прошла успешно: вода пошла в пробоины, затопила второй аэродром, но угроза сноса моста миновала. Еще



две недели бушевала стихия, но и она устала. И тогда студенты стали работать на восстановлении дамбы и насыпи железнодорожных путей. Но первого своего занятия не бросают: продолжают учиться! Как писал в своих воспоминаниях выпускник 1944 года Я.С. Кейслер: «Учебников не хватало и иногда приходилось ночевать в читальном зале городской библиотеки. Закрывали ее в 9 часов вечера, но нам разрешали оставаться».

Все лето 1942 года студенты и преподаватели работали на предприятиях железнодорожного транспорта. Почти половина из них – на строительстве железной дороги Кандагач–Гурьев: тяжелый физический труд, никакой техники, рельсы и шпалы – переносить можно было только на руках. «Вместе с нами работали узбеки, казахи. Жили в палатках, питались мясом павших лошадей», – так писал в своих воспоминаниях выпускник 1943 года В.В. Кривошеев. А по возвращении в Оренбург – новые приказы, новые задания.

«Для обеспечения на зиму топливом техникума, общежитий и столовой мобилизовать на заготовку дров в Колтубановке работников, преподавателей и студентов... Мобилизованным объявить под расписку.

Все учащиеся, преподаватели и работники техникумов, кроме мобилизованных на заготовку топлива и назначенных на особые работы с 26 августа 1942 года, мобилизуются на путевые работы.

...Уклоняющиеся от работы как совершающие прогул будут привлекаться к судебной ответственности по законам военного времени» (из приказа № 77 по Чкаловскому и эвакуированным в город Николаевскому, Киевскому и Полтавскому техникумам).



Задания выполнены в срок и с высоким качеством. А через месяц с небольшим выходят еще два приказа. «...За перевыполнение планов выработки объявить благодарность следующим студентам... (список из 12 фамилий). За добросовестное отношение к труду и дисциплину при выполнении путевых работ по восстановлению пути объявляю благодарность следующим студентам»... И – список студентов – 24 человека. Среди них только трое мужчин, остальные – девушки! Именно они восстанавливали железнодорожные пути, где основной труд – тяжелейший физический!

По-прежнему в техникуме строгая дисциплина, также холодно из-за жесточайшей экономии топлива, не хватает самого необходимого. Студенту 4 курса Поздняеву за пользование в общежитии электролампой сверх нормы объявлен строгий выговор. На занятиях студенты сидят в пальто, в рукавицах. В конце февраля на открытом партийном собрании обсуждается вопрос организации подсобного хозяйства. Теперь землю дают ближе, за Сакмарой, и больше – 10 гектаров. Но земля не вспахана, а тяговой силы в техникуме нет. Проблему удастся решить на основе взаимовыручки: студенты автотехникума проходят практику в учебных мастерских у железнодорожников и взамен вспахивают землю.

На основании приказа начальника дороги от 24 марта 1943 года к исполнению обязанностей директора техникума приступил Александр Григорьевич Кондратов. Было это в апреле 1943 года. Кондратов руководил техникумом более 20 лет (до этого смена директоров случалась даже чаще, чем раз в году). Первое время новый руководитель вплотную занимался хозяйственными делами. Силами студентов приводится в порядок овощехранилище, с автотран-



спортивным техникумом Кондратов договаривается о совместной доставке хлеба, открывает сапожную мастерскую, выдает семьям военнослужащих талоны на обувь, потому что выяснилось: многие студенты пропускают занятия из-за отсутствия ботинок или сапог. Продолжает действовать жесткая дисциплина. За опоздание на занятия на 45 минут студента Ефремова арестовывают на трое суток с исполнением служебных обязанностей, студента Гаврилова – за курение в зале техникума – на 5 суток. За все военные годы поступивших в техникум намного больше, чем выпускников: дипломы получают в 1942 году 31 человек, в 1943-м – 33, в 1944-м – 34, в 1945-м – 31 человек. Выпускают маленькими группами, в которых в основном женщины.

В 1943 году при техникуме открывают курсы машинистов. А.Г. Кондратова назначают их начальником. На курсы принимают демобилизованных из Красной Армии, так как они находятся на полном гособеспечении.

В мастерских техникума делали хвостовины для мин, и в 1942–44 годах было несколько приказов о зачислении на временную работу студентов старших курсов на ставки токарей, кузнецов, молотобойцев с общей формулировкой «для выполнения спецзаказа».


Впервые за все сороковые годы, в победном 45-м, решили организовать вечер встречи Нового года. Вечер прошел весело, свой, техникумовский оркестр старался вовсю, и музыка была слышна даже на улицах Советской и Пушкинской. Одно огорчало: на вечере девушек оказалось больше, чем ребят. Мальчишки с младших курсов стеснялись, жались по углам, и девушки приглашали на танец девушек и преподавателей. Но было весело!



Прошли годы, но Великая Отечественная война не ушла из памяти всех тех, кто прошел через нее. В техникуме работало немало ее участников.

Петр Алексеевич Поднебесов в 1938 году закончил в Оренбурге педагогический институт (тогда он назывался Татаро-башкирский педагогический институт) и был призван в Красную Армию. Войну встретил в Измаиле, через несколько дней его полк был переброшен в Одессу и там держал оборону два с лишним месяца. После этого Поднебесов и его однополчане пешим ходом шли до Севастополя. Победу он встретил в Бухаресте. С 1960 года работал преподавателем техникума. 23 января 2006 года Петру Алексеевичу исполнилось 90 лет, и весь коллектив техникума – преподаватели, студенты – торжественно отметил юбилей ветерана.

Николай Алексеевич Звонарев после окончания Московского электромеханического института инженеров транспорта по распределению стал работать на Оренбургской железной дороге. Уже в феврале 1942 года с эшелоном военно-эксплуатационного отделения № 12 молодой инженер Звонарев отправился на запад – для восстановления и эксплуатации железных дорог в прифронтовой полосе. Елец, Тула, Белов, Сухиничи, Смоленск, Гомель, Львов – таковы этапные точки военной биографии Николая Алексеевича. Особенно трудно приходилось во время боев на Курской дуге. Напряженными были перевозки на участках Горбачево–Скуратово, Горбачево–Сухиничи. Победу Звонарев встретил в Польше. А в октябре 1945 года, вернувшись в Оренбург, стал читать лекции в техникуме железнодорожного транспорта. В 1956 году стал заместителем директора по учебной работе, с 1964-го по 1979 год заведовал отделением путевых и строительных машин.



Василий Семенович Добарин в годы войны был артиллеристом, сражался на Курской дуге. Вернулся в Оренбург в звании подполковника, награжден двумя орденами Отечественной войны, орденом Красной Звезды, медалями. В техникуме работал преподавателем военной подготовки с 1971-го по 1994 год.

Николай Николаевич Лященко, майор, служил в железнодорожных войсках с 1941-го по 1945 год. Преподавал спецдисциплины с 1939-го по 1941-й и с 1947-го по 1960 год.

Василий Васильевич Мячин в годы войны – артиллерист, старший лейтенант, кавалер двух орденов Отечественной войны, награжден многими медалями. Работал преподавателем черчения, теоретической механики с 1956-го по 1983 год.

Виталий Федорович Ольсов воевал танкистом, участвовал в обороне Сталинграда, был тяжело ранен, награжден двумя орденами Отечественной войны, медалями. Преподаватель черчения с 1955-го по 1988 год.

Михаил Васильевич Терехин в июле 1942 года окончил военную академию, артиллерист. Воевал в составе Западного и 1-го Белорусского фронтов. Был тяжело ранен, контужен. Принимал участие в испытаниях ядерного оружия на Тоцком полигоне в 1954 году. Кавалер двух орденов Отечественной войны, ордена Красной Звезды, награжден многими медалями. Работал заместителем директора по административно-хозяйственной части с 1974-го по 1992 год.

Павел Алексеевич Цветков в годы войны был летчиком-истребителем. Сбил 13 самолетов противника, дважды его воздушную машину подбивали, и он вынужден был сажать ее на вражеской территории, а потом переходить линию фронта. Награжден



двумя орденами Отечественной войны, двумя орденами Красной Звезды, многими медалями. В техникуме работал мастером производственного обучения с 1963-го по 1978 год.

Василий Иванович Шаврин, гвардии сержант, окончил школу снайперов. На его счету десятки подорванных танков. Награжден орденами Отечественной войны, Красной Звезды, многими медалями, в том числе «За боевые заслуги», «За взятие Кенигсберга». Работал преподавателем с 1960-го по 1983 год.

В ноябре 1977 года около здания техникума был открыт монумент в память о преподавателях и студентах, павших в боях Великой Отечественной войны. Уже в новом XXI веке в музее учебного заведения установлена стела с именами бойцов и командиров сражений тех великих лет. Первый в списке Борис Иванович Юркин, Герой Советского Союза, окончивший техникум в 1938 году. В одном ряду с героем – его товарищи по учебе и учителя сложного железнодорожного ремесла. Но им пришлось защищать Родину с оружием в руках. Это – Г. Абрамов, Н. Банько, С. Буц, К. Воронов, Н. Голошапов, Н. Елисеев, Н. Дементьева, П. Костенко, П. Пикалов, С. Пытьев, Н. Соколов, Ф. Супрун, Б. Ткаченко, А. Суздальцев, В. Шеин, В. Шаврин и другие. Война прошла по их судьбе, но не стерла следы их молодости, юности, прошедшей в железнодорожном техникуме в Оренбурге.



Юность в белом халате

*Рассказывает Татьяна Артамошина,
преподаватель Оренбургского
медицинского колледжа*

Как и у человека, у учебного заведения есть своя биография. У Оренбургского медицинского колледжа, вошедшего в большую «семью» СамГУПС, судьба сложилась, как у поколения родившихся незадолго до Великой Отечественной войны – трудно и счастливо. День рождения фельдшерско-акушерской школы (таково первое имя нынешнего колледжа) – 7 февраля 1937 года. Первых учащихся было всего 28, и занимались они, как говорится, по чужим углам. И длилась эта бесприютная жизнь несколько лет, так что найти документы того времени чрезвычайно сложно. В первые годы школа готовила кадры только по одной специальности «фельдшер-акушер». В 1939 году состоялся первый выпуск медицинских работников самого гуманного профиля. А как иначе скажешь о тех, кто помогает будущей маме родить ребенка?

Спустя всего два года специализация школы кардинально изменилась: война! Жизнь фельдшерско-акушерской школы в эти суровые годы сводилась не только к занятиям – обучению, в первую очередь, оказывать помощь раненым всеми видами тогдашнего оружия – от автоматной пули до осколка артснаряда или авиабомбы.

В тыловой Оренбург (тогда Чкалов) с первых недель боевых действий шли эшелоны с ранеными, для их лечения – выхаживания было сформировано 16 эвакуогоспиталей, для которых отдали лучшие городские здания. О бойцах Красной Армии заботились



все горожане – несли для их нужд белье, постельные принадлежности, деньги: 50 000 рублей и 1500 рабочих дней – таков вклад 1870 местных шефов над ранеными. В фельдшерско-акушерской школе была сформирована санитарная дружина, члены которой как почти профессиональные медики были нарасхват: во всех госпиталях их встречали тепло и с благодарностью.

18-летней девчонкой пришла работать в госпиталь выпускница 1942 года Тамара Васильевна Никуленко. Через месяц в военкомате ей вручили повестку и отправили в Куйбышев на учебу – по совершенно не медицинскому профилю. После этого она служила в 24-й дивизии НКВД – охраняла железнодорожные пути, сооружения и сопровождала грузы на фронт. Но и медицинские знания Тамара использовала сполна – лечила железнодорожников. Вернувшись с фронта, продолжила работу на железной дороге, а в 1965 году вернулась туда, где училась – в медицинское училище Южно-Уральской железной дороги. Лаборантом в кабинете микробиологии Тамара Васильевна прослужила до выхода в 1979 году на заслуженный отдых.

Тамара Никуленко была одной из сотен тех девчонок-медсестер, которые в госпиталях выполняли всякую работу: и уколы делали раненым, и письма за них писали, и стирали окровавленные бинты. Замначальника госпиталя № 1658 Т. Сабитов вспоминал: «Врачам и медицинским сестрам приходилось трудиться в две смены, а когда прибывали эшелоны с ранеными, работники госпиталя не покидали своих мест сутками. И ни упрека, ни жалобы на тяжелые условия работы!» За четыре военных года в госпиталь поступило 28 095 раненых и больных, из них так называемых «носилочных» – 17 000! В штате сортировочного го-



спиталья находилось всего 16 мужчин-санитаров. Так что без помощи женских санитарных дружин было не обойтись. Морозы тогда стояли сорокаградусные, но и в таких условиях дружинницы не допускали, чтобы раненые простужались. В 1943 году через сортировочный госпиталь прошло 12 803 человека. Но все же «ранбольные» (термин военных лет!) умирали... Из воспоминаний выпускницы школы М. Шулюпиной: «Обычно ночью поднимали по тревоге на разгрузку раненых. Самое страшное было, когда приходилось обмывать умерших, грузить на машину или подводу и отвозить на кладбище. Столько смертей видела, а привыкнуть к этому не могла...»

Кладбище, на котором похоронены умершие в госпитале бойцы, вошло в мемориальный комплекс Вечного огня. Не так давно в Оренбурге в результате народной стройки был сооружен Дом памяти, где собраны списки земляков, воевавших на фронтах. И в этих списках немало фамилий преподавателей и бывших учащихся школы.

Выпускница школы Валентина Никифоровна Пугачева написала о своей фронтовой юности:

Глаза закрою: снова плащ-палатки,
Пятнисто побуревшие бинты,
Тугие из шинели серой скатки,
Что давят плечи, словно хомуты!
Все видятся двухнарные бараки,
Где верх и низ – зажатый полустон
И я, в свои 17 лет – вояка,
Сестричка, позабывшая про сон.

«...Студенты разных послевоенных лет, вплоть до недавних, записывали воспоминания тех, кто про-



шел фронтовыми дорогами. Сегодня большинство этих кратких, скупых на чувства рассказов уже пережили своих авторов, но по-прежнему звучат, как будто только что сказанное. Из письма выпускницы 1941 года Юлии Кузьминичны Бирюковой-Горячевой: «23 июня мы сдавали последний экзамен, а свое боевое крещение я получила под Сталинградом в составе зенитно-артиллерийского полка. Когда батарею одновременно обстреливали с земли и бомбили с воздуха, приходилось не только помогать раненым, но и подносить снаряды».

Выпускник школы Яков Филиппович Васильев в день начала войны оказался в действующей армии на границе Белоруссии. Был ранен, попал в плен. Выдержал все муки концлагерей. Бежал.

В 1942 году окончил фельдшерско-акушерскую школу Павел Петрович Холопов. Прошел всю войну. Имеет 14 государственных наград.

«...С получением вашего письма с предложением рассказать о военных годах и учебе в фельдшерско-акушерской школе покатались слезы. Вспомнилось все. До сих пор ужасы еще снятся и не дают покоя растревоженному сердцу», – пишет Ильяс Ибятрович Сайфуллин, выпускник 1943 года. Он прислал свои воспоминания и фотографию. На груди ветерана – награды за Курскую битву, форсирование Днепра, взятие Харькова, Будапешта, бои в Чехословакии. Глядя на ордена и медали Ильяса Ибятовича, как будто читаешь книгу о Великой войне...

Выпускницы школы Ульяна Кузьминична Кутепова, Александра Ивановна Малахова дошли до Победы вместе со своими медсанбатами. От младшего врача полка в медсанбате до старшего врача полевого госпиталя первой линии – таков путь в



годы борьбы с фашистскими захватчиками Бенциона Давидовича Шенкера. Уже на второй день войны он оказался в действующей армии, а Победу встретил в Вене. Вернулся в Оренбург и продолжил работать врачом-инфекционистом и преподавал в железнодорожном медучилище с 1947-го по 1985 год. С первого курса Московского мединститута в декабре 1942 года ушла на фронт Надежда Михайловна Ландсберг. Воевала в частях Военно-Воздушных Сил на Украине, участвовала в освобождении Львова, Тирасполя. После Победы закончила институт и преподавала в училище курс «Внутренние болезни». Подполковник медицинской службы Максим Тимофеевич Мликов на военной службе находился с 1940-го по 1971 год, а затем до 1980 года обучал будущих фельдшеров и медсестер военно-полевой медицине. В 1945 году демобилизовалась из рядов Красной Армии Нина Прокофьевна Рязанова, за плечами которой оставались не только все 4 года битвы с немецким фашизмом (на фронт Нина ушла добровольно в 1941 году), но и военные действия с Японией. В 1950 году закончила в Оренбурге мединститут, 17 лет трудилась судмедэкспертом, а затем преподавала в училище анатомию, физиологию, патологическую анатомию.


С именами этих и других фронтовиков связана не только история нашего учебного заведения – школы – училища – колледжа. Они – и гордость дня сегодняшнего. Потому что хотя у каждого поколения своя ответственность, но она невозможна без преемственности – в мыслях, словах, чувствах, делах – между теми, кому 17–20 лет было в «сороковые роковые», как писал поэт, и молодежью уже нового ХХІ века.



Не оборвется эта нить

В большой семье Самарского университета путей сообщения среди «младших» братьев – техникумов есть и тот, что не испытал в своей жизни тягот военной поры. Уфимский техникум железнодорожного транспорта был основан приказом МПС 1 июля 1959 года. Но и его история неразрывными нитями связана с испытаниями Великой Отечественной, потому что в его стенах многие годы работали те, кто ковал Великую Победу. Преподаватели-фронтовики – вечная гордость техникума. Их воспоминания – простые, скромные – честные свидетельства, говорящие о том, что Победа была и остается одна на всех – святая и неделимая.

Из воспоминаний преподавателя техникума Любови Николаевны Приклонской (Яковлевой): «В ряды Красной Армии я ушла добровольно 12 апреля 1942 года. Нас, девушек из города Моршанска, в этот раз ушло 100 человек. В трех-четырех километрах от станции Ряжск в учебном батальоне мы учили военную специальность. 1 мая 1942 года приняли присягу, а в середине мая этого года нас отправили на посты ВНОС (воздушное наблюдение, оповещение и связь). Главными обязанностями были своевременно обнаружить, определить тип самолета, его курс, высоту полета и сообщить на ротный пост зенитчикам. За самолетами днем наблюдали с вышки, ночью – из ямы подслушивания, для передачи донесений проводили связь и отрывали окопы. Все это обустройство НП проводилось личным составом из 6–7 человек.



Я была телефонистом-наблюдателем 4 роты 7-го ОБ ВНОС (отдельный батальон) с середины мая 1942 года по сентябрь 1943 года с дислокацией в районе Ряжска, Скопина. В сентябре наш отдельный батальон получил приказ сменить расположение. В пути узнали об освобождении Смоленска. Когда подъезжали к освобожденному городу, через открытые двери вагона увидели ужасные разрушения: сгоревшие дома, вокзал, стояли скелеты вагонов, паровозов, разорванные на куски рельсы. Эшелон продвигался медленно, так как путь был шит из кусков. В Смоленске ночевали в соборе, который казался единственным неразрушенным зданием (позднее увидела еще несколько сохранившихся строений). Утром по тревоге нас подняли (было сообщение о минировании собора). Вечером двинулись на запад под звуки летающих самолетов, доносившуюся стрельбу. Ночью добрались до поселка Красный и принялись устанавливать телефонную связь, оборудовать НП. Наблюдательные посты нашего батальона находились западнее поселка Красный и города Рудня. Связь тянули так: пилили деревья высотой 3–4 метра, вкапывали их и линию протягивали из любой проволоки, приходилось для этого использовать и колючую проволоку.

Орша и Витебск были еще девять месяцев у немца. Впереди близко была граница, а позади Смоленск, Ярцево, Вязьма, Москва... От нашей работы зависела готовность зенитной артиллерии к встрече врага, а также наведение нашей авиации на воздушного противника. Часто подводила нас телефонная связь, которая нарушалась от арт-подготовки, при подходе техники. Особую важ-



ность приобретала телефонная связь, не имеющая дублирования. Исправлять повреждения приходилось в любое время суток.

О важности операции под кодовым названием «Багратион» знают теперь из литературы, из фильма «Освобождение». А нам пришлось видеть подготовку к ее проведению и участвовать в ней и в самой операции. Наблюдательные посты нашего батальона были прифронтовыми. Грохот фронтовой артиллерии на рассвете возвестил о начале наступления наших войск. Гром орудий, рев моторов, казалось, смешали землю и небо. Описать эту обстановку трудно, но и забыть ее невозможно.

Демобилизовалась я 27 июля 1945 года, а с сентября продолжила учебу на 2 курсе Московского института инженеров железнодорожного транспорта. После его окончания в 1949 году работала преподавателем в техникуме железнодорожного транспорта Калининграда и затем в Уфе – до ухода на пенсию в 1978 году, то есть 29 лет. Мой фронтовой путь: Брянский, Центральный, Западный, Северный фронты».

В Уфимском техникуме вместе с Любовью Николаевной преподавал и ее муж Иван Иванович Приклонский. Сам он написал о своем боевом пути коротко и очень скромно: «На фронт ушел добровольно из института в 1942 году. Сначала учился в Виленском пехотном училище, из которого также добровольно ушел на фронт. Воевал в составе 82-го отдельного истребительного противотанкового дивизиона 74-й гвардейской стрелковой дивизии (бывшей 45-й Щорсовской) 8-й гвардейской армии под командованием В.И. Чуйкова. Должности: орудийный номер, артиллерийский

разведчик, химинструктор, комсорг дивизиона.

Участие в боях: в уличных боях в Сталинграде, в боях по освобождению Украины, Польши, Германии. Фронты: Сталинградский, 3-й Украинский, 1-й Белорусский.

Закончил службу (после выхода из госпиталя) в октябре 1945 года в качестве старшего писаря в лагере 3251 при военном совете 47-й армии по репатриации советских граждан, угнанных фашистами в Германию.

После демобилизации пошел заканчивать вуз — Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, в который поступил в 1940 и окончил в 1949 году».

Вот и все, что написал о своем боевом пути Иван Иванович. И только в личном деле фронтовика записано, что награжден Приклонский орденом Славы III степени за форсирование реки Вислы и медалями «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За взятие Берлина» и другими.

Также коротко описал свой путь от Старой Руссы до Дрездена и еще один ветеран Уфимского техникума Иван Романович Чугунов: «2 сентября 1942 года призван в Красную Армию в Ташкенте. После окончания курсов младших лейтенантов в Самарканде в декабре 1942 года направлен на Северо-Западный фронт в район Старой Руссы в 391-ю стрелковую дивизию, в составе которой участвовал в освобождении Калининской и Ленинградской областей. В 1944 году уже на 2-м Прибалтийском фронте штурмовал Ригу. В 1945 году на 2-м Украинском фронте воевал от Одера до Дрездена. До апреля 1947 года находился в составе Центральной группы войск ок-



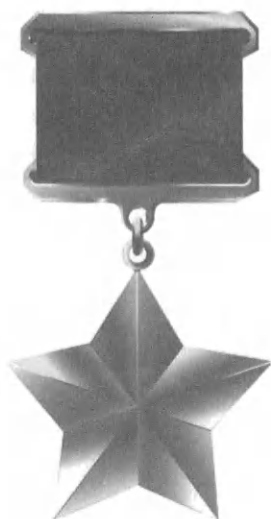
купации и был демобилизован в звании старшего лейтенанта. Всю войну воевал в дивизионной артиллерии – пешком прошагал из Калининской области до немецкого Дрездена. Награжден орденом Красной Звезды за отличие в боях при взятии города Новоржева, а также орденом Отечественной войны, медалью «За победу над фашистской Германией».

Эти воспоминания фронтовиков хранятся в музее Уфимского техникума железнодорожного транспорта. Более 200 экспонатов музея – не просто исторические документы и предметы из далекого прошлого. Они – свидетельства того, что история и день сегодняшний неразрывно связаны. Без такой связи невозможно и будущее.

Н. Алпатова

ГАЛЕРЕЯ ГЕРОЕВ

Герои Советского Союза
Куйбышевской магистрали
военных лет



В музее Куйбышевской железной дороги студенты Самарского государственного университета путей сообщения частые гости. Их и других посетителей от стенда к стенду ведут директор музея Юрий Васильевич Менчик, методист Ольга Васильевна Фокина. Будущие молодые специалисты-железнодорожники, слушая взволнованные рассказы о героическом прошлом Куйбышевской магистрали, огромном вкладе ее работников в тылу и на фронте в великую Победу, всматриваются в фотографии героев. В эту галерею героев можно по великому праву внести весь личный состав Куйбышевской магистрали 1941–1945 огненных лет.

На самом почетном месте музея – портреты Героев Советского Союза и полного кавалера орденов Славы.



Дважды Герой Советского Союза ПОЛБИН Иван Семенович



Работал монтером пути станции Выры Куйбышевской железной дороги. В Красную Армию призван в 1927 году. В 1931 году окончил Оренбургскую военную школу летчиков. С 1939 года командир авиационного бомбардировочного полка. За активное участие в боях на Халхин-Голе был награжден орденом Ленина. В Великую Отечественную войну воевал на Западном, Сталинградском, Брянском, Воронежском, 1-м, 2-м Украинских фронтах. Командовал 150-м скоростным бомбардировочным авиационным полком, затем 301 бомбардировочной дивизией с 1942 года, авиакорпусом с 1943 года. Совершил 157 боевых вылетов. Разработал и внедрил в практику боевых действий схему группового удара бомбардировщиков с пикирования («вертушка»). Зачислен навечно в списки гвардейского бомбардировочного авиационного полка, в котором служил.

Звание Героя Советского Союза командиру 150-го скоростного бомбардировочного авиационного полка (Сталинградский фронт) подполковнику Полбину Ивану Семеновичу присвоено 23 ноября 1942 года. Второй медали «Золотая Звезда» командир гвардейского бомбардировочного корпуса (1-й Украинский фронт) гвардии генерал-майор авиации Полбин И.С. удостоен 6 апреля 1945 года посмертно. Он погиб 11 февраля 1945 года в воздушном бою под Бреслау, совершая последний боевой вылет.

Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Суворова II степени, Богдана Хмельницкого I степени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

Имя И.С. Полбина было присвоено Оренбургскому высшему авиационному училищу летчиков. Его бронзовый бюст установлен на родине. Его именем названы улицы в г. Москве, г. Ульяновске, г. Вроцлаве.

СИЛАНТЬЕВ **Александр Павлович**

На фронте Александр Силантьев был минометчиком. Прошел с боями от Дона до Эльбы. На территории Польши в одном из боев минометный расчет А. Силантьева участвовал в отражении атаки двух десятков танков, под прикрытием которых бежала пехота. Александр Павлович вел по ним прицельный огонь. За этот бой Силантьев получил орден Славы III степени.



В Германии была переправа через реки Одер, затем Шпрее. Затем волнующая встреча с американскими солдатами на Эльбе. Здесь Силантьев имел уже звание гвардии старшины. Сражался он и в Дрездене, участвовал в освобождении Праги.

На груди Александра Павловича появились ордена Славы I и II степени. Когда в 1945 году вернулся домой, он имел четыре ордена и несколько боевых медалей. Служил в органах МВД, затем в организациях отделения Куйбышевской железной дороги.



Полный кавалер орденов Славы А.П. Силантьев умер в 1989 году, похоронен в Рузаевке.

ЕГОРОВ

Илья Егорович



Учился в Куйбышевском железнодорожном техникуме.

В Красной Армии – с августа 1942 года. В 1943 году после окончания Куйбышевского пехотного училища был направлен на фронт. Младший лейтенант Егоров на фронте командовал взводом, ему было поручено возглавить группу, которая должна была первой форсировать Днепр, закрепиться на правом берегу и удерживать плацдарм до прибытия частей армии. Ночью группа Егорова переправилась под артиллерийским огнем на другой берег. Бойцы удержали плацдарм до прихода основных частей армии.

За проявленное мужество, храбрость и находчивость при форсировании Днепра и Припяти гвардии младшему лейтенанту Егорову Илье Егоровичу 16 октября 1943 года было присвоено звание Героя Советского союза. Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени.

Умер от ран 3 марта 1945 года. Похоронен в г. Болеславец (Польша). Его именем названа улица в родном селе.

ЯМЩИКОВ Александр Васильевич

Учился в железнодорожном техникуме. В октябре 1941 года был призван в Красную Армию. В декабре 1941 года Александр был направлен на фронт. Закончив курсы разведчиков, А. Ямщиков много раз ходил в тыл врага, добывал данные о силе и технике противника, вел наблюдение за передвижением его войск. 13 марта 1944 года, находясь в разведке в селе Шкурино-Загоряновка Херсонской области, Александр Ямщиков противотанковой гранатой подорвал штаб противника. 17 марта 1944 года с группой разведчиков ударом с тыла помог стрелковым подразделениям овладеть селом Ново-Русское Жовтневского района Николаевской области. С участием гвардии старшины Ямщикова были захвачены 17 пленных.



За мужество и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, 3 июня 1944 года Ямщикову Александру Васильевичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, медалями.

После войны Александр Васильевич демобилизовался. Жил и работал в городе Куйбышеве. 27 октября 1987 года А.В. Ямщиков умер.

На доме (ул. Никитинская), в котором жил А. В. Ямщиков, установлена мемориальная доска.



ЗИНИН

Андрей Филиппович



После окончания железнодорожного техникума – курсант учебно-танкового батальона. До призыва на военную службу работал слесарем лесозавода на станции Глотовка.

В ходе советско-финской войны 1939–1940 гг. стал командиром взвода 377-го танкового батальона 97-й стрелковой дивизии. А.Ф. Зинин отличился 26 февраля 1940 года в районе населенного пункта Куса (ныне поселок Климово Выборгского района Ленинградской области). Участвуя в атаке взвода танков, с целью блокировать дзот, Зинин пятью выстрелами поджег дзот и уничтожил трех финских снайперов. Когда на одном из танков слетела гусеница, он, несмотря на сильный огонь противника, восстановил ход машины. Оказал помощь экипажу подбитого танка, спас его командира. Звание Героя Советского Союза ему присвоено 7 апреля 1940 года.

В 1941 году А.Ф. Зинин окончил Ульяновское танковое училище. Воевал на фронтах Великой Отечественной войны. После войны продолжал службу в армии. Был командиром батальона, заместителем командира полка. Подполковник Зинин с 1961 года в отставке. Жил в г. Новотроицке Оренбургской области. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями. Умер в 1983 году.

АИПОВ

Махмут Ильячевич

До войны работал слесарем вагонного депо ст. Батраки (г. Октябрьск) Куйбышевской ж.д.

В Красную Армию был призван в мае 1942 года и направлен на фронт. Махмут Аипов сражался в составе 990-го стрелкового полка 230-й стрелковой дивизии 5-й ударной армии 1-го Белорусского фронта. 22 апреля 1945 года в бою в пригороде Берлина – Каульдсдорфе – рядовой Аипов заменил раненого наводчика пулемета и подавил вражескую огневую точку, уничтожил несколько гитлеровцев. Был смертельно ранен. Звание Героя Советского Союза присвоено 31 мая 1945 года посмертно.

Похоронен он в братской могиле на воинском кладбище в г. Мендзыжег (Польша). Мемориальная доска установлена в вагонном депо г. Октябрьска. Имя героя носит улица в г. Октябрьске.





АГИБАЛОВ

Михаил Павлович



Работал слесарем паровозного депо ст. Куйбышев.

В Красной Армии с 1932 года. С 3 по 30 июля 1939 командир танковой бригады (1-я армейская группа) старший лейтенант Агибалов М.П. участвовал в военных действиях на Дальнем Востоке. 4 июля 1939 года на реке Халхин-Гол машина Агибалова одна оста-

лась в строю и отбивала атаки японцев. Агибалов направил танк и раздавил пулеметные гнезда врага.

За героизм и мужество, проявленные в этом бою, Михаилу Павловичу Агибалову Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 августа 1939 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

Погиб в бою 17 октября 1941 года. Похоронен в деревне Аксинькино Тверской области. В селах Напрудново и Зуевка установлены обелиски. Его именем названы улица в Самаре, музей и школа в селе Зуевка Самарской области.

АНОШИН

Михаил Степанович

Работал слесарем паровозного депо Ульяновск.

Призван в армию в 1936 году. Отличился в боях на реке Халхин-Гол в 1939 году. 3 июля старший механик-водитель 11-й танковой бригады (4-я армейская группа) младший командир М.С. Аношин провел танк на всю глубину обороны противника, но завяз в болоте. Командир танка был убит. Вместе с экипажем другого танка бойцы во главе с Аношиным более суток вели бой с противником, а затем прорвались к своим. Погиб в бою 9 июля 1939 года.

Звание Героя Советского Союза присвоено посмертно 29 августа 1939 года. Награжден орденом Ленина.

Похоронен в г. Ундэр-Хан (МНР). В Ульяновске именем Героя назван переулок.





ВИНОКУРОВ

Александр Архипович



В начале войны ушел на фронт с должности помощника машиниста паровоза депо Рузаевка. С 1942 года – в отряде 2-й Ленинградской партизанской бригады командовал группой подрывников, затем был командиром отряда. Проявил большое мужество и самоотверженность в боях за железнодорожную станцию Лещинская (Ленинградская область). Группа партизан, возглавляемая им, разрушила станционные пути, уничтожила вагоны с боеприпасами и техникой врага, освободила из фашистской неволи около 1,5 тысяч советских граждан. 2 апреля 1944 года Винокурову А.А. присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны Винокуров продолжал службу в армии. С 1970 года майор в запасе. Награжден орденами Ленина и Красной Звезды, медалями.

До ухода на пенсию работал в локомотивном депо Рузаевка. Умер 31 мая 1970 года. В музее боевой и трудовой славы депо Рузаевка ему отведено почетное место. Портрет Винокурова А.А. висит на доске Героев г. Рузаевка.

ГОЛУБКОВ Николай Николаевич

До призыва в армию работал сцепщиком на станции Абдулино.

В Военно-Морском Флоте с 1940 года. После Учебного отряда служил дальномерщиком, командиром отделения радистов 67-го отдельного артиллерийского дивизиона Амурской военной флотилии. Участвовал в войне с Японией 1945 года. Командир отделения комендоров-зенитчиков плавучей зенитной батареи «ПВО-1232» (Амурская военная флотилия) старшина 1 статьи Н.Н. Голубков совершил подвиг 9 августа 1945 года во время десанта в г. Фуюань (Северо-Восточный Китай). Его отделение встретило ожесточенное сопротивление противника, засевшего в дзотах и зданиях города. Отряд моряков стремительной атакой увлек пехотинцев. В ходе наступления Н.Н. Голубков первым ворвался в дзот врага, забросал его гранатами и заставил замолчать. В этом же бою погиб. Звание Героя Советского Союза присвоено посмертно.

14 сентября 1945 года награжден орденами Ленина и Отечественной войны I степени.

Похоронен в г. Хабаровске. Навечно зачислен в списки экипажа корабля. В Хабаровске Н.Н. Голубкову установлен обелиск.





ГУЛЕНКО Илья Андреевич



В Красной Армии с сентября 1942 года. В том же году окончил полковую школу младших командиров. На фронте с марта 1943 года – наводчик орудия 846-го артполка 277-й стрелковой дивизии 5-й армии 3-го Белорусского фронта. Сержант Гуленко отличился в бою в августе 1944 года на реке Шешуна в районе деревни Тарпуце в Литве. Когда орудие вышло из строя, расчет И.А.Гуленко двое суток отбивал вражеские атаки гранатами и огнем стрелкового орудия. Позиция была удержана. На пятерых артиллеристов наступал целый батальон. Расчет уничтожил два танка, самоходное орудие и три бронетранспортера с солдатами. Илью Гуленко подобрала наши танкисты, он был без сознания. Очнулся на шестнадцатые сутки. Тяжелая контузия, перебита правая нога, на теле одиннадцать ран от осколков.

Звание Героя Советского Союза Гуленко Илье Андреевичу было присвоено 24 марта 1945 года. За боевые подвиги он награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Демобилизовавшись в 1945 году, приехал в Куйбышев, здесь жил и работал. Умер 6 мая 1986 года.

ГУРЬЯНОВ Григорий Назарович

С 1938 года работал грузчиком на станции Шентала железной дороги им. В.В. Куйбышева.

В Красной Армии с 1939 года. В боях Великой Отечественной войны участвовал с декабря 1942 года. Уже в первых боях получил ранение в голову, что едва не стоило ему жизни. Вылечившись, он снова – на фронте. В апреле 1944 года 151-я стрелковая дивизия, в которой он служил командиром 76-миллиметрового орудия сержант Григорий Гурьянов, вела бой за освобождение Ивано-Франковской области в Западной Украине. В этих боях около села Живачев 19–20 апреля отличился наш земляк Григорий Назарович Гурьянов. На огневую позицию артиллерийской батареи развернутым строем двигались немецкие танки. В батарее исправным были только два орудия – гвардии сержантов Гурьянова и Юдакова. Первым же снарядом Гурьянов зажег немецкий танк. До позднего вечера два орудийных расчета отбивали атаки врага. Расчет Гурьянова забросал пехоту врага гранатами. Атака была сорвана, а наши перешли в контрнаступление.

За этот подвиг Григорию Назаровичу Гурьянову 23 сентября 1944 года присвоено звание Героя Советского Союза. За боевые подвиги Гурьянов награжден орденами Ленина, Красной Звезды, медалями. После войны гвардии старшина Гурьянов демобилизовался. Жил и работал в городе Куйбышеве инструктором пожарной команды. Умер 23 июля 1963 года.





ДОБРОРЕЗ **Василий Павлович**



С 1935 по 1941 г. работал слесарем в паровозном депо ст. Уфа. В Красную Армию призван 5 июня 1941 г.

Командир отделения 76-го отдельного штурмового инженерно-саперного батальона (16-я штурмовая инженерно-саперная бригада, 1-й Украинский фронт) старший сержант В. П. Доброрез особо отличился при строительстве моста через р. Одер в районе п. Грошовиц (Польша). В ночь на 28 января 1945 г. он со своим отделением устанавливал две рамные опоры на самом трудном и опасном участке – на фарватере реки. Лед был разбит артиллерийским огнем, плавсредства отсутствовали. Часть бойцов отделения выбыла из строя. В. П. Доброрез под сильным артиллерийским и минометным огнем противника первым бросился в ледяную воду и вплавь доставил рамы к месту установки. Этим подвигом он обеспечил досрочное окончание постройки моста, благодаря чему на левый берег р. Одер были переправлены войска и техника для закрепления захваченного плацдарма. Звание Героя Советского Союза В. П. Доброрезу присвоено 10 апреля 1945 г.

После демобилизации с июля 1946 г. В. П. Доброрез жил в г. Уфе. Работал инструктором политотдела, старшим инженером 1 сектора Башкирского отделения Куйбышевской железной дороги.

Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями, знаком «Почет-

ному железнодорожнику». Участник парада Победы.

В Уфе на доме (бульвар Ибрагимова, д. 37/1), в котором жил В.П. Доброрез установлена мемориальная доска. Умер 4 апреля 1999 г.

ДРАГУНОВ **Николай Петрович**

В 1942 году ушел на фронт с должности помощника машиниста паровоза депо Пенза – I. После непродолжительной подготовки его направили в 77-ю гвардейскую отдельную разведроту. 26 сентября 1943 года на реке Днепр, когда немцы прорвались к острову Глинск-Бородаевский и стали угрожать наведенной переправе, гвардии рядовой Драгунов вместе с другими бойцами получил задание: прикрыть переправу через Днепр и очистить остров от неприятеля.



Бесстрашный воин пробрался к пулеметному расчету фашистов, забросал его гранатами и, повернув пулемет, открыл из него огонь по немцам. В неравной схватке Николай Петрович уничтожил более 20 фашистов, заставил их отступить и тем самым способствовал ускоренному форсированию Днепра частями Красной Армии.

За смелость и отвагу 26 октября 1943 года Н.П. Драгунову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1945 году старшина Драгунов демобилизовался. Награжден орденами Ленина, Красной Звезды, медалями.

Умер 17 августа 1973 года. Похоронен в г. Пачелма, где установлены бюст Героя и мемориальная доска.



ЖУКОВ

Василий Егорович



С первых дней войны ушел на фронт с должности машиниста паровоза депо Пенза-I.

Будучи наводчиком орудия 59-го артполка (30-я стрелковая дивизия, 47-я армия, Воронежский фронт) рядовой Жуков особенно отличился 27 августа 1943 года в бою в районе с. Карпиловка (Сумская область). Когда в ходе боя с танками противника выбыли из строя все номера артиллерийского расчета, он, оставшись один, подбил два танка и уничтожил около роты солдат и офицеров противника. За этот подвиг Жуков Василий Егорович 24 декабря 1943 года удостоен звания Героя Советского Союза. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны I степени, медалями.

В марте 1945 года в боях на территории Чехословакии был тяжело ранен. Демобилизовался в 1946 году.

30 лет он водил пассажирские и маневровые поезда по железным дорогам. С 1973 года пенсионер Союзного значения. Награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Похоронен в 1973 году на аллее Славы на Ново-Западном кладбище г. Пензы.

ИВАНОВ

Иван Михайлович

Работал слесарем в мастерской на железнодорожной станции Сызрань.

В июне 1942 года Иван Михайлович был призван в Красную Армию. В учебном танковом батальоне Иванов получил квалификацию механика-водителя танка. 17 января 1945 года в бою за город Ченстохова (Польша) Иван Михайлович проявил исключительное мужество. Он первым ворвался в город и повел свою боевую машину к центру города. Фашисты открыли по советскому танку ураганный огонь из пушек и пулеметов. В бою был убит командир танка. Командование взял на себя Иванов. Танк был подбит, но экипаж продолжал вести огневой бой. За подвиги, смелость и находчивость гвардии старшему сержанту Иванову Ивану Михайловичу 10 апреля 1945 года было присвоено звание Героя Советского Союза.



После войны продолжал службу в армии. В 1953 году старшина И.М. Иванов демобилизован. Вернулся на родину и до 1961 года работал начальником охраны Сызранского завода тяжелого машиностроения. Награжден орденом Ленина, медалями. Умер 30 июля 1965 года.



ИВАНОВ

Михаил Иванович



Работал ремонтником на железнодорожной станции Куйбышев.

В 1930 году был призван в Красную Армию. После окончания Высшей военной школы штабной службы в августе 1942 года был отправлен на фронт. Командир 136-го гвардейского артиллерийского полка (68-я гвардейская стрелковая дивизия, 40-я армия) гвардии подполковник Михаил Иванов особо отличился при форсировании реки Днепр. 24–25 сентября 1943 года он умело организовал форсирование реки и руководил боевыми действиями полка по удержанию плацдарма в районе села Кагарлык. При поддержке артиллеристов все контратаки противника были отбиты, и наши войска развили наступление дальше. Отважный артиллерист погиб 11 октября 1943 года, и звание Героя Советского Союза ему было присвоено 24 декабря 1943 года посмертно. За боевые подвиги Михаил Иванович награжден орденами Ленина и Красного Знамени, медалью.

Похоронен в селе Сошников Бориспольского района.



КОМЛЕВ

Петр Александрович

До призыва в армию работал электромонтером на Уфимском паровозоремонтном заводе.

В Красной Армии с 1940 года. В 1942 году окончил Энгельсскую военную авиационную школу летчиков. На войне с июля 1943 года.

21 августа 1943 года группа из шести самолетов ИЛ-2 получила задание разыскать в районе Черниговской, Сухая Крынка (Миусфронт) танки противника и атаковать их. В районе цели П.А. Комлев первым обнаружил десять тщательно замаскированных танков. Сообщив ведущему группы, он развернулся и весь груз бомб сбросил на цель. Последовательные удары группы нанесли большой урон врагу. По данным фотосъемки уничтожено 8 танков.



Командир звена 686-го авиационного полка (289-я штурмовая авиационная дивизия, 3-я воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт) лейтенант Комлев П.А. к середине октября 1944 года совершил 120 боевых вылетов.

Погиб 20 февраля 1945 года в Прибалтике. Звание Героя Советского Союза присвоено посмертно 23 февраля 1945 года. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I и II степени, медалями.



КЛЮШНИКОВ

Евгений Александрович



После окончания 3 курса Оренбургского сельскохозяйственного института был призван в Красную Армию.

В октябре 1941 года окончил краткосрочные курсы при Пензенском артиллерийском училище и был направлен на фронт под Москву, где служил командиром взвода конной разведки. Командир батареи 91-го гвардейского артполка 23 сентября 1943 года в числе первых переправил свою батарею на правый берег Днепра в районе села Гребни (Киевская область). Артиллерийским огнем оказал поддержку подразделениям в бою за плацдарм, нанеся противнику серьезный удар. Звание Героя Советского Союза присвоено 29 октября 1943 года. В ноябре 1944 года в боях за город Мишкольц (Венгрия) получил тяжелое ранение.

С января 1946 года майор Е.А. Ключников – в запасе.

С 1956 по 1970 год работал начальником отдела военизированной охраны Куйбышевской железной дороги. Е.А. Ключников награжден орденами Ленина, Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды и многими, медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».

МАНЕВИЧ Лев Ефимович

Бывший инструктор дорполитотдела Самаро-Златоустовской железной дороги. Участвовал в борьбе с контрреволюцией и бандитизмом, организовывал массовые субботники по очистке и ремонту железнодорожных путей, проводил неделю транспорта и фронта.

С 1918 года в Красной Армии. Участник Гражданской войны, был комиссаром бронепоезда, командиром отряда особого назначения. В 1921 году окончил высшую школу штабной службы комсостава.

Находясь за границей в качества разведчика, был арестован итальянской фашисткой контрразведкой. В 1943 году передан гитлеровцам, содержался в концлагерях на территории Австрии (Маутхаузен). Освобожден американскими войсками 6 мая 1945 года. Полковник Л.Е. Маневич умер 11 мая 1945 года.

20 февраля 1965 года за доблесть и мужество, проявленные при выполнении специальных заданий Советского правительства в период второй мировой войны в борьбе с фашизмом, полковнику Л.Е. Маневичу было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Похоронен в г. Линц (Австрия). На родине его именем названа улица, установлена мемориальная доска.





НЕСТЕРОВ

Владимир Федорович



С 16 лет работал учеником слесаря в вагонном депо станции Кинель.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Дивизия, в которой служил Нестеров В.Ф., освобождала Новороссийск, Анапу, Керчь.

В этих боях особо отличился командир пулеметного расчета 1339-го стрелкового полка 318 стрелковой дивизии, старший сержант Владимир Нестеров. Огнем своего пулемета он уничтожил до 50 вражеских солдат и офицеров. Полк был окружен и только через месяц вышел из окружения. За мужество и героизм, проявленные в боях при форсировании Керченского пролива и удержание плацдарма, 17 ноября 1943 года Владимиру Федоровичу Нестерову было присвоено звание Героя Советского Союза. Награжден орденами Ленина и Отечественной войны I степени, медалями.

В 1946 году он демобилизовался, вернулся на родину и вновь стал работать в родном депо. С 1948 года работал в западных областях страны. После этого руководил сменой осмотрщиков на станции Средневожская. Много славных дел совершил этот мужественный человек. Он умер 25 августа 1982 года.

ПАВЛУШКИН Николай Сазонович

Работал слесарем-электриком в паровозном депо Пенза-III.

В 1938 году призван в армию. Закончил военное кавалерийское училище имени Первой Конной армии в городе Тамбове в 1940 году, военную авиационную школу при Северо-Кавказском округе в 1941 году, Сталинскую военную школу пилотов в 1942 году.



В действующей армии с апреля 1943 года. Командир истребительной авиационной эскадрильи 402-го истребительного авиационного полка (266-я истребительная авиационная дивизия, 8-я воздушная армия 4-го Украинского фронта), старший лейтенант. В боях на Кубани к январю 1944 года провел несколько воздушных боев и сбил 5 самолетов противника. Эскадрилья под его командованием произвела 495 боевых вылетов, в 71 бою уничтожила 25 самолетов врага. Лично Николай Сазонович совершил 134 успешных боевых вылета, участвовал в 37 воздушных боях, в которых сбил 13 самолетов гитлеровцев.

1 июля 1944 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

После окончания войны продолжил службу в Вооруженных Силах. 19 июня 1958 года погиб в авиационной катастрофе. Похоронен в г. Воронеже. Именем Героя названа улица и средняя школа № 8 в городе Пенза.



РАЗИН Филипп Дмитриевич



Окончил 7 классов и школу ФЗО при железной дороге.

В 1942 году был призван в Красную Армию, где освоил специальность связиста. В том же году попал на фронт. Сначала был рядовым связистом, а затем стал командиром отделения, получил звание сержанта. Гвардии сержант Разин Ф.Д. особо отличился в августе 1944 года, когда 1-й Белорусский фронт вел бои по освобождению Польши. В ночь на 2 августа 1944 года гвардии сержант Разин вместе с передовыми подразделениями переправился через реку Висла и, проложив кабельную линию, установил связь с частями, захватившими плацдарм в районе города Магнушев (Польша). Телефонный кабель несколько раз обрывался. Пренебрегая опасностью, под ураганным огнем противника, Филипп Разин с солдатами своего отделения устранял повреждения, обеспечивая бесперебойную связь с командованием. В бою заменил погибшего командира взвода связи.

За героизм и мужество, проявленные при форсировании реки Висла, и обеспечение бесперебойной связи Филиппу Дмитриевичу Разину Президиум Верховного Совета СССР 24 марта 1945 года присвоил звание Героя Советского Союза. За боевые подвиги награжден орденами Ленина, Отечественной войны I и II степени, медалями.

После войны гвардии старший сержант Разин Ф.Д. демобилизовался, вернулся в родной Безенчукский район и работал шофером. 28 августа 1988 года Филипп Дмитриевич Разин умер.

СОРОКИН

Михаил Яковлевич

После службы в армии, где участвовал в боях на Халхин-Голе работал старшим инженером паровозной службы на железной дороге им. В.В. Куйбышева.

С апреля 1942 года на фронте. Принимал участие в сражениях на Курской дуге, на Днепре, где в числе первых переправил личный состав и орудия через Днепр. Отражая вражеские контратаки, нанес противнику значительный урон в живой силе и военной технике, содействовал переправе других подразделений на плацдарм.



В представлении к званию Героя, подписанном командующим фронтом Рокоссовским и членом Военного Совета Телегиным, указывалось: «Дивизион под командованием Сорокина в этих боях уничтожил 390 солдат и офицеров противника, 33 танковых пулемета, 35 ручных пулеметов, подбито 2 самоходных орудия». Звание Героя Советского Союза Михаилу Яковлевичу было присвоено 30 октября 1943 года.

Спустя неделю после вручения Золотой Звезды Героя, М.Я. Сорокин погиб. Это случилось 12 декабря 1943 года.

Похоронен Михаил Яковлевич в селе Василевичи, Жлобинского района.

Перезахоронен в г. Куйбышеве, где установлен бюст Героя. Его именем названы улицы в г. Самаре, в г. Речица Гомельской области.



СЕРГЕЕВ

Василий Павлович



Окончил летное училище. В годы Великой Отечественной войны командир эскадрильи 62-го штурманского авиационного полка 2-го Белорусского фронта. Капитан Сергеев В. П. к июлю 1944 года совершил 110 боевых вылетов на бомбежку аэродромов, железнодорожных станций, водных переправ, скоплений живой силы и техники противника. Уничтожил на аэродромах четыре вражеских самолета. Звание Героя Советского Союза с вручением медали «Золотая Звезда» присвоено 26 октября 1944 года. После войны продолжал службу в ВВС. С 1956 года майор Сергеев В.П. – в отставке. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны I степени, медалями.

Умер в 1991 году.

СТЕПАНОВ Александр Николаевич

До войны работал мастером ПТО вагонного депо станции Уфа, председателем месткома 2-го пассажирского отделения Куйбышевской железной дороги.

В Красную Армию призван в марте 1943 года. Помощник командира взвода 42-го гвардейского стрелкового полка (13-я гвардейская стрелковая дивизия, 5-я гвардейская армия, 1-й Украинский фронт) гвардии сержант А.Н. Степанов в числе первых со взводом 24 января 1945 года преодолел р. Одер юго-восточнее г. Олау (Польша). Закрепившись с боем на плацдарме, заменил выбывшего из строя командира взвода, организовал оборону и в течение 12 часов отражал вражеские атаки. В этом бою был дважды ранен, но остался в строю. Звание Героя Советского Союза присвоено 27 июня 1945 года.

После войны А.Н. Степанов работал заместителем начальника вокзала ст. Уфа, секретарем партбюро 2-го пассажирского отделения, заместителем начальника 2-го пассажирского отделения, начальником резерва проводников ст. Уфа, начальником вокзала ст. Дема.

Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, Трудового Красного Знамени, медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».





СЫЧ

Владимир Васильевич



Работал слесарем в паровозном депо ст. Сызрань-І. В сентябре 1942 года его призвали в Красную Армию и направили на учебу в военно-пехотное училище.

Был направлен на фронт с августа 1943 года командиром пулеметного расчета. Навсегда запомнился ему первый бой. В ночь на 25 сентября 1943 года гвардии сержант

Сыч одним из первых преодолел в рыбацкой лодке Днепр в районе села Балыко-Щучинка Киевской области. Его пулеметный расчет удерживал плацдарм за рекой и давал возможность основным частям форсировать Днепр. Бойцы расчета В.В. Сыча отражали атаку за атакой. Задача была выполнена. В этом бою Владимир Васильевич был ранен и отправлен в госпиталь. Там он и узнал, что Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 января 1944 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1945 году демобилизовался. В 1951 году окончил Кишиневский государственный университет. Живет в Кишиневе. Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, медалями.

ТАРСУКОВ

Иосиф Гаврилович

Работал в вагонном депо на железнодорожной станции Куйбышев.

Иосиф Тарсуков попал в апреле 1942 года. Воевал в 58-й стрелковой дивизии командиром орудия 244-го артиллерийского полка. В начале 1945 года Красная Армия развивает стремительное наступление на Варшавско-Берлинском направлении. В этих боях и отличился младший сержант Иосиф Гаврилович Тарсуков. 5-6 марта 1945 года 58-я стрелковая дивизия вела бои за важную в тактическом отношении высоту у города Губен в Польше. В этом бою младший сержант Иосиф Тарсуков проявил исключительное мужество и героически погиб, отражая контратаку гитлеровцев, прорвавшихся на огневую позицию батареи.

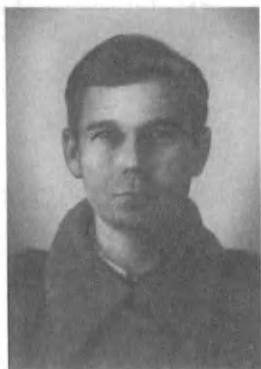
За этот подвиг Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 года Тарсукову Иосифу Гавриловичу было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно. Награжден орденом Ленина, медалью.





ЯКОВЛЕВ

Алексей Александрович



До призыва в армию работал слесарем на паровозоремонтном заводе. В Красную Армию призван в 1940 году из Уфы. Окончил Энгельсскую военную авиационную школу пилотов в 1942 году.

На фронте с 20 января 1943 года. Воевал на Сталинградском, Юго-Западном, 1-м и 4-м Украинском фронтах.

В наградном листе старшего лейтенанта А.А. Яковлева отмечается: «За весь период боевой работы им произведено 153 успешных боевых вылета на штурмовку войск и техники противника, из них свыше 70 вылетов в качестве ведущего групп ИЛ-2. Лично им уничтожено: 29 танков, 78 автомашин, 4 батареи полевой артиллерии, 11 складов с боеприпасами и военным имуществом, подавлено 27 точек зенитной артиллерии, рассеяно и уничтожено свыше 500 солдат и офицеров противника, в воздушных боях с истребителями противника сбито два самолета МЕ-109, создано 36 очагов пожара и 3 взрыва большой силы».

Звание Героя Советского Союза А. А. Яковлеву присвоено 15 мая 1946 года. С 1946 года капитан Яковлев – в запасе.

Награжден орденом Ленина, тремя орденами Боевого Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны I степени, медалями. Умер 5 апреля 1990 года.



Дом железнодорожников

Старый дом на Никитинской улице
Врос в Самару кирпичными стенами
И хранит он следы нашей юности,
Детства нашего в годы военные

Мы любили тебя, наш дом,
Не по возрасту слишком серьезные.
И тогда наш вокзальный район
Оглашали гудки паровозные.

Откликаясь на эти гудки,
Ясным днем и рассветами мглистыми
Плыли из дому тормозки,
Уходили в рейс с машинистами.

А вослед им во взглядах ребят
Наплывала волна поклонения.
До сих пор назову все подряд
Имена из того поколения —

Паровоз пыхтел на парах,
В топке — жар от углей пылающих,
И число росло во дворах
Машинистами стать желающих.

Было так... И под шелк знамен,
Надышавшись парадного ветра, мы
Пребывали во власти имен
Управляющих километрами.

Е. Гарфельд

Мы сильны своей памятью



*Петр Григорьевич МАКАРОВ
среди студентов Алатырского техникума*

Отцы + наши отчества = Отечеству

Вот такую формулу любви к Родине, гордой принадлежности к ней я вывела на уроке нашего классного руководителя Дарьи Дмитриевны...

... Петра Макарова мы увидели в музее нашего Алатырского техникума железнодорожного транспорта. Он сошел к нам с фотографий вихрастым мальчишкой, веселым и счастливым выпускником техникума. А вот он в форме военного летчика с мужественными чертами лица. Война... Она убила, расстреляла юность мальчишек. Они, вчера еще смешливые, — мужчины, защитники Родины.

Краткое описание подвигов капитана Макарова Петра Григорьевича. Звезда Героя Советского Союза,



три ордена Красного Знамени и другие награды на груди – в подтверждение подвигов. Что еще?

– Что еще? – сказала нам на классном часе Дарья Дмитриевна. – Я могу ответить на ваши вопросы. Петр Григорьевич Макаров – мой дедушка.

... В крестьянской семье Макаровых из одиннадцати детей он был шестым. Пахал с отцом, трудился и учился. Самые чудесные годы – они, как и у нас, студенческие, в Алатырском техникуме. А потом – аэроклуб, Энгельсское летное училище. Два года полетов в голубом небе над Родиной... Оно стало черным. Война.

Группу курсантов в сорок втором перебрасывают в Куйбышев, где переучивают на летчиков-штурмовиков Ил-2.

Макаров рвется на войну, но приказано перегонять самолеты фронту. Помог случай. Взлетевший перед ним самолет развернулся на полосе. Макаров успел затормозить машину. Вылетели двумя оставшимися экипажами лишь через сутки. В Тамбове узнали, что всю группу летчиков уже отправили на транспортном самолете в Куйбышев. Два их экипажа оставили здесь, в боевой части.

2 сентября 1942 года Петр вылетел на штурмовку переправы через Дон. Ураганный огонь врага. Но точен удар Макарова – переправа с двумя танками и пятью машинами уничтожена.

Боевые вылеты следовали один за другим. В канун нового 1943 года он в паре с командиром звена Бойко вылетел на разведку. Считалось, что в районе Россосши фашистского аэродрома нет. Но – вот он! А через минуту на них свалились немецкие истребители. Бой неравный. Самолет Макарова охвачен огнем. Прыжок с парашютом – это плен. Преодолевая боль



в обожженном теле, Петр сумел перетянуть машину через линию фронта и посадить её. Едва отполз, как взорвались бензобаки.

Госпиталь. И – снова в боевое небо. Под Житомиром он получает первую фронтовую награду, орден Красного Знамени.

Карпаты. Вылет на разведку. Низкая облачность, в ущельях повис туман. Можно врезаться в гору, но разведка – это полет на малой высоте. Есть цель поиска! На станции Воловец скопление вражеских эшелонов. Еще один заход, и Петр обрушил на них весь свой боезапас.

Сентябрь 1944-го. Дожди. Противник, рассчитывая на нелетную погоду, стягивает силы в район Кабаровце, готовится к контратаке. Под командованием Макарова семерка «Илов» уничтожила 7 танков, более сотни фашистских солдат и офицеров.

23 февраля 1945 года Макаров возвращается из очередного боевого вылета. К его приземлившемуся самолету бегут люди. Однополчане. Радостные лица! Получен указ Верховного Совета СССР о присвоении ему звания Героя Советского Союза.

Последний, 178 боевой вылет. Май, Победа! Москва, парад на Красной площади. В плотном строю идут победители – гордость и слава нашей Родины. И среди них дедушка Дарьи Дмитриевны, Петр Григорьевич Макаров.

... В 2005 году, в канун Дня защитников Отечества президент Республики Чувашия, побывав в семье фронтовика, вручил Петру Григорьевичу медаль «60 лет Победы в Великой Отечественной войне». Макаров, глава Алатырского комитета защиты мира, неоднократно избиравшийся депутатом Верховного Совета республики, все силы отдавал воспитанию мо-

лодежи на фронтовых традициях мужества, братства, преданности Отечеству. Имя героя носят сегодня школа № 9, спортивные турниры молодежи. Оно занесено в Почетную книгу трудовой славы и героизма Чувашии.

... Вот и закончился урок. Да и закончился ли? Он – длится всю нашу жизнь, всегда с нами и никогда не кончится. Его смысл, его величие передается от поколения поколению. Как отчество прадеда, деда, отца передается нам. Гордые отчества, из которых и складывается величие нашей Отчизны.

*Мария ТЮЛЕНЕВА,
студентка Алатырского техникума
железнодорожного транспорта, филиала
Самарского государственного
университета путей сообщения*

Мой дед Миша

Ему было семнадцать, когда грянула Великая Отечественная война. Как и многие ребята его поколения, после семилетки он пошел учиться в школу фабрично-заводского ученичества и работал в железнодорожном депо станции Егоршино Свердловской области. В 1942 году был мобилизован в морфлот. Получив специальность электрика в 51 учебном отряде подводного плавания во Владивостоке, был направлен на





подводную лодку в Малый Улисс, а в 1944 году – на Северный флот. Принимал участие в боевых действиях на подводных лодках против фашистской Германии и милитаристской Японии. Награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями «За Отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в

Великой Отечественной войне 1941–1945гг», «За победу над Японией». Службу в Военно-Морском Флоте закончил старшиной команды электриков атомной подводной лодки на Камчатке. Я благодарен своему деду и с гордостью ношу его имя и фамилию.

Продолжаю дело, начатое дедом в его молодости, в железнодорожном вузе. Как сложится в дальнейшем моя жизнь – не знаю. Хотелось бы без войны...

*Михаил ДУДИН,
студент 5 курса ИТТ Самарского государственного
университета путей сообщения*

Есть такое оружие – дружба!

«Победила дружба!» – весело объявляем мы после молодежных соревнований. Но в годы войны, рассказывают наши старики, дружба народов, бойцов, рабочих страны, их взаимопомощь была вторым нашим могучим оружием в войне с врагом, в борьбе со смертью.



До войны семья бабушки моей мамы жила в Соль-Илецке. Ее папа был железнодорожником-путейцем, а затем и коммерческим ревизором. В семье четверо детей, и было тогда моей прабабушке 7 лет. Когда Западную Украину присоединили к нашей стране, отца направили с семьей в город Золочев преподавать на курсах железной дороги коммерческое дело. Но началась война.

Город бомбят. Семью посадили в товарный вагон поезда. Ехали на восток двадцать дней. Голодные, грязные, грызли сухие макароны. Но на станциях подбегали женщины из столовых, раздавали хлеб, огурцы. На станции Воткинск повели в баню, выдали чистое белье, накормили горячим.

Плыли пароходом по Волге через Куйбышев. Незнакомые люди ухаживали за стариками, детьми. Так добрались до Соль-Илецка. Прабабушка пошла в школу. И там эвакуированным детям выдавали по 50 граммов хлеба, кашу и пюре. В ранце – чашка, ложка. Моя прабабушка всегда была очень доброй.

Война прошла катком и по семье моего отца. Его дедушка ушел на фронт с первых дней. Воевал в пехоте. Во время отступления он, раненый в ногу, с товарищем отстал от своих. Спрятались до темноты в лесочке у деревни, занятой немцами. Подслушали, что вскоре сюда подтянутся крупные силы для наступления. Надо было скорее об этом сообщить. Товарищ подставил свое плечо. Но наткнулись на часового. Оглушили, связали, заткнули рот и потащили к своим.

В полку их наградили медалями. Ротный сказал: «Раненные, да еще и такого ценного языка прихватили!» Мой прадедушка товарища нарек своим братом. За помощь, спасение.



Зимой сорок пятого все ждали скорого окончания войны. При форсировании реки часть начали бомбить. Моего прадеда снова ранило. Он с товарищами оказался в воде. Из последних сил плыл меж расколотых льдин. Кто-то из однополчан поддерживал его, кто-то бросился с берега, помогли выплыть. В госпитале он был без сознания. Выходили врачи и сестрички, вернули к жизни. Говорили, что он заново родился, чтобы День Победы встретить.

Когда плыл, гимнастерку снял. С наградами, документами. Махнул рукой, главное жив. Но его друзья, командиры, работники военкомата сделали запросы в места, где он служил, и восстановили все награды.

Мы впитываем в себя все, рассказанное нашими старшими. И вот что интересно: в их рассказах о том лихолетье больше хорошего, чем тяжкого. О дружбе боевой, товариществе, взаимовыручке. Все меньше и тех, кто работал в тылу на Победу. Время неумолимо. Но не наступит то время, когда страна забудет о подвигах в Великой Отечественной войне. Ведь есть мы. Знаем и помнить будем. Значит, узнают и наши дети, внуки. Ведь это было, это наша с вами история. История великой Родины.

*Евгений СОПОТ,
студент Оренбургского техникума
железнодорожного транспорта –
филиала Самарского государственного
университета путей сообщения*



Держать равнение

Горе в те давние годы часто приходило в семью моего прадеда Фахретдина Сунгалуллаевича Садретдинова. Но он никогда не опускал руки. Родился 19 марта 1910 года, в семье четыре сестры и три брата. Жили дружно, но первым большим горем стала смерть мамы, ей было всего 45 лет.

Все заботы – на плечи отца. Он, если на селе заработка нет, отправлялся из-под Астрахани в Ставрополье обменивать соль на муку или зерно. Путь был долог и опасен. Нападали лихие люди, грабили. Убили и отца вместе с зятем. Так семеро детей остались сиротами. В школу не ходили, не в чем. Но семью сберегли: сестры поддерживали домашний очаг.

Шло время. Братья выросли, женились. Моей прабабушкой стала Назыфа. А через год моего прадеда забрали в армию. Он, исполнительный, честный, был определен в адъютанты командира, затем в фельдъегери, доставлял в штаб секретную корреспонденцию. Отслужил и с радостью вернулся к молодой жене.

Но напала на нашу страну фашистская Германия. На Волге Фахретдин Сунгалуллаевич впервые оказался в годы Великой Отечественной войны. Участвовал в Сталинградской битве, оборонял тракторный завод. Рассказывал о жестоких схватках, когда на одной половине цеха были наши, на другой – фашисты. Судьба его хранила. Фахретдин был ранен, освобождая город Бобруйск. Подлечился и опять в строй. После очередного ранения судьба вновь забросила его в Поволжье, в один из госпиталей Саратова. А это время в дом прислали на мужа по-



хоронную. Но и прабабушка Назыфа, и трое детей, среди которых моя будущая бабушка Роза, ждали мужа и отца и надеялись, что он жив. Прадед смог к ним вернуться только через полгода. Представляете, какой великий это был праздник!

Многое хранила память ветерана, но рассказывал он о войне мало, чаще учил любить жизнь.

После войны прадед Фахретдин стал путевым обходчиком и проработал на железной дороге 24 года. Его служба очень важна была для семьи: за хорошую работу он получал достойную зарплату и премии, а, кроме того, – паек, так поддерживавший детей, ослабленных войной.

Более десяти медалей, в том числе «За отвагу», «За победу над Германией» украсили грудь прадеда. Все тяготы жизни дед переносил достойно, самостоятельности и честности учил своих детей. Когда прадед умер, мне было три года, я мало его помню, но горжусь им – защитником Родины. Может, поэтому я решил продолжить его дело и стать железнодорожником. Моя мечта – стать достойным прадеда, труженика и воина, Фахретдина Сунгалуллаевича Садретдинова.

Когда в жизни случаются трудности, в учебе ли, на практике, в студенческом быту, я не опускаю рук. У меня есть, как говорили молодые фронтовики, на кого держать равнение. Как и в каждой семье моих однокурсников.

*Ринат САДРЕТДИНОВ,
студент Саратовского техникума
железнодорожного транспорта –
филиала Самарского государственного
университета путей сообщения*



Вот такой у меня дедушка

Чапланов Иван Павлович родился 7 августа 1925 года в рабочем поселке Майна Чердаклинского района Ульяновской области, в семье партийного работника и крестьянки. Он был самым старшим из троих детей.

Когда началась война, дедушке не исполнилось и шестнадцати... Его отца как партийного работника сразу же забрали на фронт, а через три месяца домой приходит известие, что отец пропал без вести. Тогда, по окончании восьми классов, Иван Павлович принимает решение поехать в Ульяновск и поступить в Высшее военное танковое училище.

Он хотел воевать с фашистами, защищать Родину и весной 1943 года пишет рапорт командованию училища с просьбой отправить его добровольцем на фронт. Рапорт подписали, и он со своими товарищами курсантами отправляется в Челябинск получать с завода танки – легендарные Т-34. Он не доучился в училище год, поэтому ему было присвоено звание сержанта.

На военном заводе они принимают военную технику, укомплектовывают её снаряжением и боекомплект, грузятся в литерный военный эшелон и двое суток почти без остановок едут на передовую. По прибытии их передают в состав 170 гвардейской танковой дивизии.

Эта дивизия дислоцировалась в районе станции Прохоровка, где дедушка и принимает боевое крещение будучи механиком-водителем танка Т-34, участвует в знаменитой битве на Курской дуге. Она очень ярко и правдоподобно была показана позже в известной киноэпопее «Освобождение», фильм «Огненная дуга».



Тогда ему было только 18 лет... После этой битвы за проявленное мужество и героизм его награждают самой дорогой для него наградой – медалью «За Отвагу» и присваивают звание младшего лейтенанта. Он становится командиром боевой машины.

С боями его дивизия прошла территории Белоруссии, Польши, Германии. Он участвовал в боях за Лодзь, Гнезен и другие города. Во время взятия города-крепости Познань (Польша) при прямом попадании вражеского снаряда весь экипаж танка погиб, а Иван Павлович был тяжело ранен в левое плечо. Осколок снаряда прошел всего в 3 сантиметрах выше сердца. Около двух месяцев он лечился в полевом госпитале, отказавшись уезжать в тыл. В госпитале он получает награду – орден Красной Звезды и звание лейтенанта.

Он участвовал в боях за Варшаву, Дрезден, Берлин, воевал на территории южной Германии, его дивизия штурмовала Зееловские высоты, бункер Гитлера «Орлиное гнездо» в Баварии. Так с советскими войсками он дошел до реки Эльба, где произошла встреча с союзными войсками. Там он познакомился и подружился с капитаном американской армии – Ником Стюартом (Николаем Степановым, сыном русских эмигрантов из России). Они часто встречались, рассказывали друг другу о себе и своих семьях, говорили и мечтали о замечательной и счастливой жизни после войны.

Награжден грамотами с благодарностями от командования армией и Верховного Главнокомандующего, медалями «За взятие Берлина», «За Победу над Германией», «За освобождение Варшавы», орденом Красной Звезды, орденом Ленина, орденом Отечественной войны II степени.



В 1945–1946 годах служил на территории Германии и Чехии в составе мобильной спецгруппировки советских войск, ликвидируя остатки фашистских войск и поддерживая мир и порядок в непростое послевоенное время. С октября 1946 по март 1949 года был личным водителем члена Военного Совета Никиты Сергеевича Хрущёва.

Демобилизован из рядов Советской Армии 4 апреля 1949 года. Приказ о демобилизации и почетную грамоту ему вручал Главнокомандующий оккупационными войсками в Германии генерал Соколовский.

*Алина ХАВДЕЙ,
студентка Самарского государственного
университета путей сообщения*

Эхо войны

Летят и летят поезда мимо станции Шнаево. Пассажирские, грузовые составы. Мы, мальчишки, машем им вслед и в мечтах уносимся с ними к синему морю. А еще лучше – стать самим машинистами!

И как эхо войны для меня, как горячий осколок в грудь, – рассказ старожилы села Новые Забалки Сладкова Александра Николаевича, родственника нашей семьи.

В сорок первом ему было 16 лет. Его отец работал на этом участке дороги обходчиком и был очевидцем страшного крушения.

Суровая зима, сорокаградусные морозы.

9 декабря 1941 года поезд № 701 с красноармейцами шел к Пензе и далее на фронт. Что-то случилось со сцепкой и девятнадцать хвостовых вагонов оторвались и стремительно набирая скорость, пока-



тились под уклон, навстречу вслед идущему поезду № 501.

Столкновение. И в это время раздался взрыв такой силы, что, по словам отца-очевидца, образовалась огромная воронка. Развороченные вагоны разбросаны по обе стороны путей. Но еще страшнее то, что произошло с людьми...

Подбегали люди с окрестных сел, старались хоть чем-то помочь раненым. Погибших похоронили в братской могиле недалеко от места крушения, на 748 километре Куйбышевской железной дороги. Информацию о крушении засекретили. Война...

Прошли годы, десятилетия. И уже мальчишки первых двухтысячных лет рождения машут вслед пролетающим поездам, не ведая о случившейся здесь трагедии.

Относительно недавно учащиеся Новозабаловской школы подняли архивы, переговорили с очевидцами, выяснили обстоятельства той тяжелой декабрьской ночи. Особенно больно осознавать то, что большинство погибших были нашими земляками. Было решено на месте захоронения установить памятник, а сейчас это место обустроено, установлена мемориальная табличка. 4 ноября в День народного единства и церковного праздника Иконы Казанской Божией матери здесь была проведена панихида по погибшим, установлен крест как первая дань памяти.

*Максим ЯГУДИН,
студент Пензенского техникума
железнодорожного транспорта –
филиала Самарского государственного
университета путей сообщения*



Наследство

Что подразумевается под этим словом? Дом, дача, автомобиль... Но наследство – не только юридическое понятие. Оно шире и гораздо нам дороже.

Я наследник фамилии Юшковых, которые прославились в годы военного лихолетья своими трудовыми и боевыми подвигами. Мой дед Иван Петрович родился в 1915 году в обыкновенной крестьянской семье. Срочную военную службу проходил на Дальнем Востоке. В это время там происходили японские провокации на границе в районе озера Хасан и в Монголии на реке Халхин-гол. Поэтому служба его была очень напряженная. Вернувшись со срочной службы, он участвовал в колхозном строительстве. Затем началась Великая Отечественная война, и он был тут же призван в действующую армию в Заполярье. Это у северных границ страны, где находятся стратегические морские порты Мурманск, Архангельск, военные базы Полярный, Северный и другие. Немцы стремились завоевать и морские владения. В Полярном находилась большая военно-морская база подводных лодок. Наши союзники США и Англия направляли свою военную технику морским путем. В этом стратегически важном регионе проходили сильнейшие морские и сухопутные бои. Особенно в так называемой «Долине смерти». Местность там гористая, скалы, сопки.

Дед в это время был минометчиком. Его дважды ранило в плечо и раздробило кисть руки. За бои под Мурманском дед был награжден медалью «За отвагу». В тех боях прославились подводники-



североморцы. Они потопили десятки вражеских кораблей и подводных лодок. Особенно отличились командиры подводных лодок Маринеску, Лукин, Иоселиани и другие. Воины-североморцы мужественно обороняли наше советское Заполярье.

Затем Юшкову Ивану Петровичу пришлось служить на Балтийском флоте в дивизии торпедных катеров в Пилау (Балтийск) Калининградской области (Кенигсберг). Закончил он службу майором в 1957 году.

Награжден мой дед орденами Красной Звезды, Отечественной Войны и медалями.


*Никита ШАВРЫГИН,
студент Самарского государственного
университета путей сообщения*

Путь длиною в полтысячи лет

Железная дорога измеряется километрами. В нашем роду есть и иной отсчет: моими родственниками ей отдано в общей сложности пятьсот лет работы.

В начале этого пути – мой прадед Григорий Андреевич Сова. В Великую Отечественную войну он был машинистом. Благодаря таким людям, как он, фронт обеспечивался бойцами, техникой, боеприпасами, а тыл – всем необходимым, гуманитарной помощью союзников. На груди прадеда орден Трудового Красного Знамени, медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Четверо детей прадеда – Григорьевичи пошли по его стопам: Виктор – начальник станции



Угольная Дальневосточной железной дороги, Алла – моя бабушка – диспетчер станции Самара, Владимир – электрик депо и Валентин – помощник машиниста, оба на станции Смалениново, что на Дальнем Востоке.

Стали железнодорожниками шурин прадеда Григорий Павлович Селюк с двумя сыновьями и два его деверя – Филипп Киреев и Петр Перепечин. Свой труд на железной дороге продолжили их дети и внуки.

В 1948 году из деревни Арсентьевка Красноармейского района приехал в Куйбышев сельский парень Александр Жуков с мечтой поступить в железнодорожный техникум. Мечта сбылась. По окончании учебы его направили на Дальний Восток помощником машиниста на станции Смалениново. Там он и встретил свою любовь Аллу и там родилась у них дочь Тамара. Это моя мама. Она, Тамара Александровна Жукова, впоследствии работала инженером по охране труда на Куйбышевской железной дороге. Так появилась самарская семейная ветвь железнодорожников.

Дедушкины сестра и племянник, Клавдия Павловна и Михаил Александрович Щукины пошли по его стопам: она – дежурная по станции Кряж, он – заместитель начальника службы Куйбышевской железной дороги. Брат дедушки Владимир Иванович – машинист тепловоза электродепо станции Дема, а его дочь Юлия – экономист этого же депо.

И еще два племянника дедушки с женами продолжили семейную традицию. Александр Николаевич Когтев – НОТГС Куйбышевской железной дороги, жена Ирина – начальник отдела эксплу-



атации. Владимир Николаевич Когтев – мастер КИПиА, его жена Ирина – ВЦ.

Я работаю на Куйбышевской железной дороге в дирекции по тепловодоснабжению ведущим инженером по охране труда. Очень горжусь тем, что продолжила нашу семейную традицию, начало которой заложено прадедом в годы Великой Отечественной войны.

*Мария ЖУКОВА,
аспирантка Самарского государственного
университета путей сообщения*

СОДЕРЖАНИЕ

Поклонимся великим тем годам.....	3
Подписал генерал-директор Бещев	6
Линия судьбы	14
Дорога в Берлин.....	16
Броня крепка, и паровозы быстры.....	30
У войны не женское лицо.....	39
В бой идет отдельная 9-я.....	51
Этапы большого пути.....	58
Было сердцем приказано: выстоять!.....	63
ВОСО – диспетчер войны.....	71
Учиться и учить.....	76
Рядовые учебного фронта	81
Галерея героев.....	117
Дом железнодорожников.....	149
Мы сильны своей памятью	150

Документально-художественное издание

ПОЕЗДА ШЛИ К ПОБЕДЕ

*65-летию Победы
в Великой Отечественной войне
посвящается*

Составители

**Алпатова Нина Алексеевна
Штепо Валерий Степанович**

Под редакцией А.В. Ковтунова

Автор проекта Г.Ю. Спевачевский

Подписано в печать 26.03.2010

Формат 60х90 1/16. Усл. печ.л. 10,5

Тираж 1500 экз. Заказ №. 280

Издательство Самарского государственного
университета путей сообщения

443022, Самара, Заводское шоссе, 18.

Тел.: (846) 999-01-56

Отпечатано в типографии ООО «Книга»

443070, Самара, ул. Песчаная, 1.

Тел.: (846) 267-36-82



С ПРАЗДНИКОМ ПОБЕДЫ!

ISBN 978-5-98941-114-6



9 785989 411146