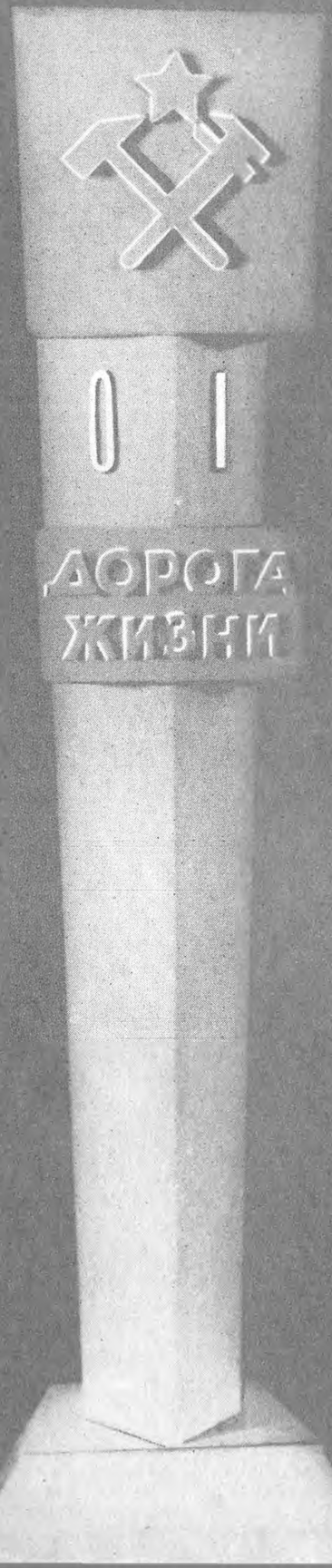
ОКТЯБРЬСКАЯ ФРОНТОВАЯ

1941–1945


01
ДОРОГА
ЖИЗНИ

ЛЕНИЗДАТ
1970

1941–1945

ОКТЯБРЬСКАЯ ФРОНТОВАЯ

Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.

Под общей редакцией *В. В. Чубарова*
Составитель *М. Д. Опендик*

Руководство Октябрьской железной дороги и Дорпрофсож выражают благодарность железнодорожникам тт. *П. В. Душенкову, А. И. Августынюку, И. В. Киреееву, Б. Я. Карасикову, Ф. И. Герасимову, Г. В. Шмалеву,* зав. партийным архивом Мурманского обкома КПСС *А. П. Дмитриевой,* совету ветеранов дороги, Дорожному центру научно-технической информации, оказавшим помощь в подготовке книги.

1—8—1
73—1970

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга — коллективный рассказ о том, как железнодорожники Октябрьской магистрали трудились в годы Великой Отечественной войны, о той роли, которую сыграли люди дороги в победе над врагом, о тружениках, героически погибших на своем посту.

Вы встретитесь в этих воспоминаниях со многими людьми разных поколений железнодорожников Октябрьской магистрали *. В жизни и труде каждого из них как в капле воды отражаются героические будни военных лет всего многотысячного коллектива дороги. Особое место занимают среди них ленинградские железнодорожники и их вожаки, воспитанники партийной организации города Ленина — коммунисты.

В книгу включены также воспоминания работников бывших Ленинградской, Кировской и части Калининской железных дорог, которые в дальнейшем вошли в состав объединенной Октябрьской железной дороги.

Среди фронтовых магистралей Октябрьская по праву занимала особое место: она была передним краем, ее бойцы, верные своему долгу, не дрогнули, не отступили, с честью выдержали ответственный экзамен.

Железнодорожники старейшей магистрали страны, носящей имя великой революции, связывали осажденный Ленинград со стальными артериями Родины, по которым днем и ночью шли маршруты с грузами для героического города на Неве, для его доблестных защитников. От их труда во многом зависели жизнь ленинградцев, успех военных операций.

За образцовое выполнение заданий партии и правительства в годы Великой Отечественной войны коллективам управления Октябрьской и бывшей Кировской железных дорог, Бологовско-

---

* В подписях к портретам железнодорожников и авторов этой книги указаны должности, которые они занимали во время войны.

го отделения, вагонного депо Ховрино, локомотивных депо Волховстрой, Калинин и Кандалакша, станции Мурманск, Мурманской дистанции сигнализации и связи вручены на вечное хранение переходящие Красные знамена Государственного Комитета Обороны.

Много труда было вложено железнодорожниками магистрали в восстановление ее разрушенного войной хозяйства, осуществление крупнейших работ по оснащению дороги новой техникой, увеличение ее провозной способности. Только за семилетку грузооборот дороги возрос на 70 процентов, а в последующие годы пятилетки — еще на 13 процентов.

За выполнение заданий семилетнего плана по перевозкам народнохозяйственных грузов и пассажиров, внедрение новой техники и прогрессивной технологии Октябрьскую дорогу наградили в 1966 году орденом Ленина. Высоких правительственных наград были удостоены тогда и многие ее работники.

К 50-летию Советской власти Октябрьская магистраль была награждена Памятным Красным знаменем ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Двухсоттысячный коллектив ордена Ленина Октябрьской дороги под руководством областных, городских и районных партийных организаций самоотверженно борется за досрочное выполнение заданий пятилетки, за успешное претворение в жизнь решений XXIII съезда КПСС. Больших успехов в работе достиг коллектив в соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и был награжден Юбилейной Почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

...На 10 тысяч километров протянулись стальные дороги Октябрьской магистрали — от столицы Родины до Баренцева моря, от Прибалтийских республик до Череповца и Белоруссии. Здесь днем и ночью идут поезда — грузовые и пассажирские, здесь, на линии Ленинград—Москва, мчатся самые быстрые в стране экспрессы, развивающие скорость до 160 километров в час. Этим непрерывным транспортным потоком командуют замечательные люди, которым верой и правдой служат совершенные автоматы и механизмы, вычислительная техника.

Люди стальной магистрали страны, удостоенной имени Великого Октября и показавшей пример героизма и самоотверженности в годы Отечественной войны, продолжают множить свои славные традиции, идут в первых рядах тружеников многомиллионной армии железнодорожников нашей страны, с честью выполняют задания Советского правительства и родной Коммунистической партии.

В КОЛЬЦЕ БЛОКАДЫ

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ

В ОДНОМ СТРОЮ С СОЛДАТАМИ

Б. К. Саламбеков,
начальник Октябрьской дороги, Герой Социалистического Труда

Октябрьская железная дорога с первых дней Отечественной войны стала прифронтовой.

В начале июля 1941 года фронт проходил еще довольно далеко от основных линий дороги, но немецкое командование сразу же попыталось ударами с воздуха парализовать одну из важнейших магистралей страны. Удары фашистской авиации были нацелены на главный ход дороги — Ленинград—Москва. Сюда, на мосты через реку Волхов и другие более мелкие реки, на станции, прилегающие к этим мостам, в первой половине июля 1941 года были направлены массированные удары вражеской бомбардировочной авиации.

В первые два месяца войны Октябрьская дорога и, в частности, Ленинградский железнодорожный узел выполняли срочные воинские перевозки, связанные с развертыванием вооруженных сил страны, вели эвакуацию людей, имущества, оборудования из Прибалтики и Ленинградской области и, наконец, эвакуацию разнообразного промышленного оборудования и всевозможных ценностей из Ленинграда.

Рост и усложнение перевозок в тот период сопровождались изменением направлений грузопотоков. Вместо постоянных устоявшихся грузопотоков мирного времени и равномерного движения как в грузовом, так и в порожнем направлении возникли новые. Каждое изменение линии фронта непосредственно отражалось на характере перевозок.

Несмотря на ежедневные налеты фашистской авиации на мосты и станции, Октябрьская дорога, в том числе ее главная линия Ленинград—Москва, действовала на всем своем протяжении вплоть до момента, когда Ленинград оказался в блокаде.

Уже в июле 1941 года на дороге возникли специальные восстановительные подразделения, опыт которых в дальнейшем был широко использован. Так как гитлеровцы наносили удары по сравнительно небольшому отрезку дороги, туда направлялись основные восстановительные средства — вспомогательные и мостовые поезда и поезда-летучки. Командный пункт, которому подчинялись все эти средства, передвигался по участку, руководя работами на месте. Перерывы в движении поездов после вражеских налетов были невелики, и дорога продолжала пропускать в обоих направлениях большое количество грузов. Значительную работу по восстановлению железнодорожных объектов после вражеских бомбардировок осуществляли коллективы восстановительных поездов, возглавляемые Е. В. Гринем и М. М. Боченковым.

На Ленинградском железнодорожном узле бурный рост перевозок совпал с созданием народного ополчения, готовившегося с оружием в руках защищать родной город. Железнодорожники ленинградских депо, станций, мастерских составили костяк многих ополченских батальонов и полков.

С приближением фронта к окрестностям города тысячи железнодорожников вышли на сооружение оборонительных рубежей. Вокруг города создавались противотанковые рвы, надолбы, доты и дзоты. На окраинных улицах, непосредственно у депо и путей, возводились мощные баррикады. Железнодорожники создали оборонительные рубежи почти у всех своих предприятий. Кроме того, они вместе со всеми ленинградцами участвовали в оборонительных работах у городских застав и в районах, где ожидался удар вражеских танков.

В августе 1941 года гитлеровские войска прорвались в район Чудова и перерезали главную магистраль. Затем противник выходом в район Мга—Горы лишил Ленинград последней сухопутной дороги, идущей в глубь страны. Ленинградский железнодорожный узел с многочисленным подвижным составом, богатым и разнообразным оборудованием оказался полностью изолированным от сети железных дорог Советского Союза.

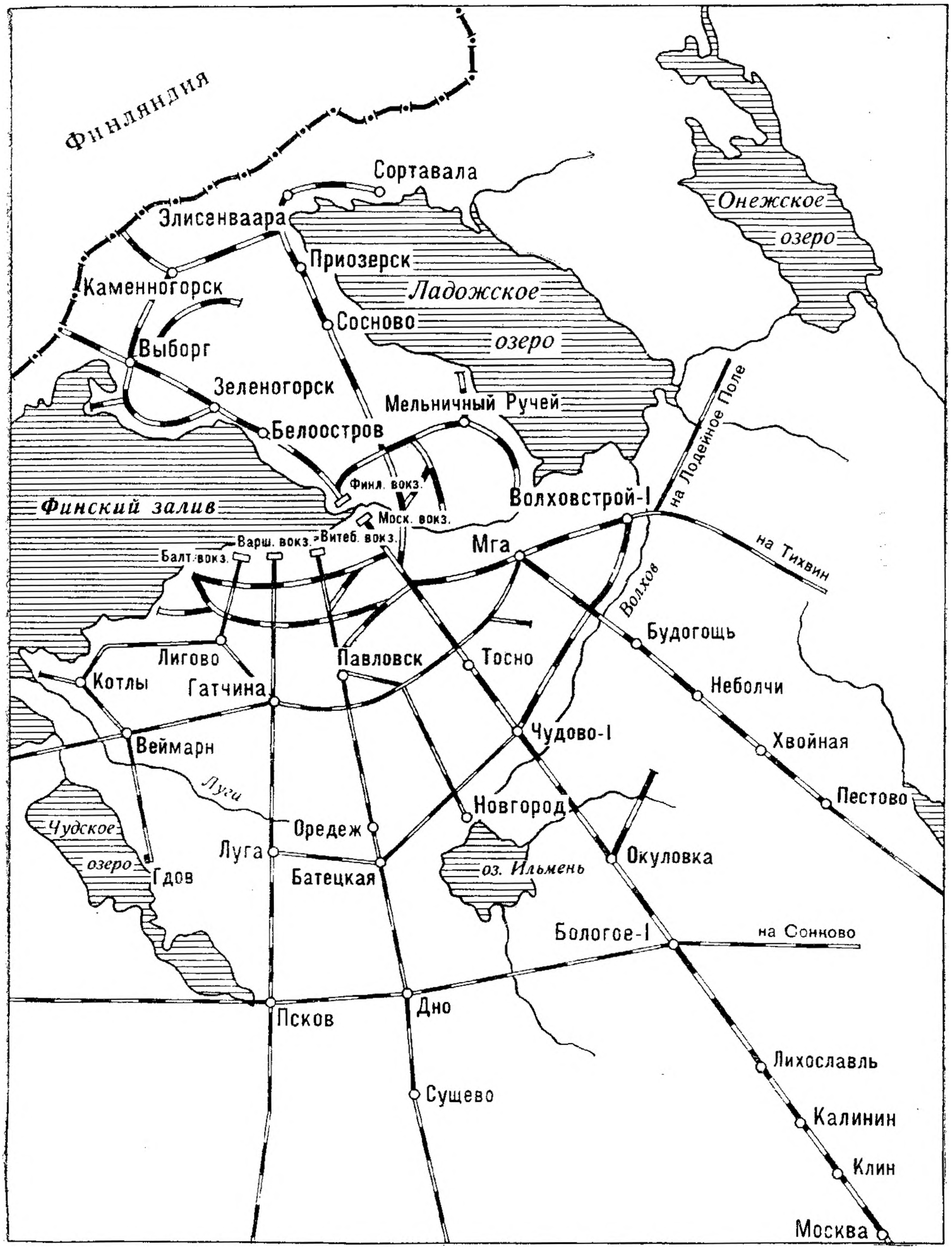


Схема Октябрьской железной дороги в годы Отечественной войны.

Едва ли в истории мирового железнодорожного транспорта была когда-либо обстановка подобная той, которая возникла в Ленинграде осенью 1941 года.

Ленинградский железнодорожный узел был элементом единой транспортной системы страны. Топливо для паровозов, запасные части для ремонта локомотивов и вагонов, смазочные материалы, инструмент он получал извне. Как же работать железнодорожному узлу огромного города, будучи полностью изолированным от сети железных дорог? Как во время блокады, в условиях усиленной бомбардировки и артиллерийских обстрелов, при возрастающих продовольственных трудностях, сохранить кадры и подвижной состав?

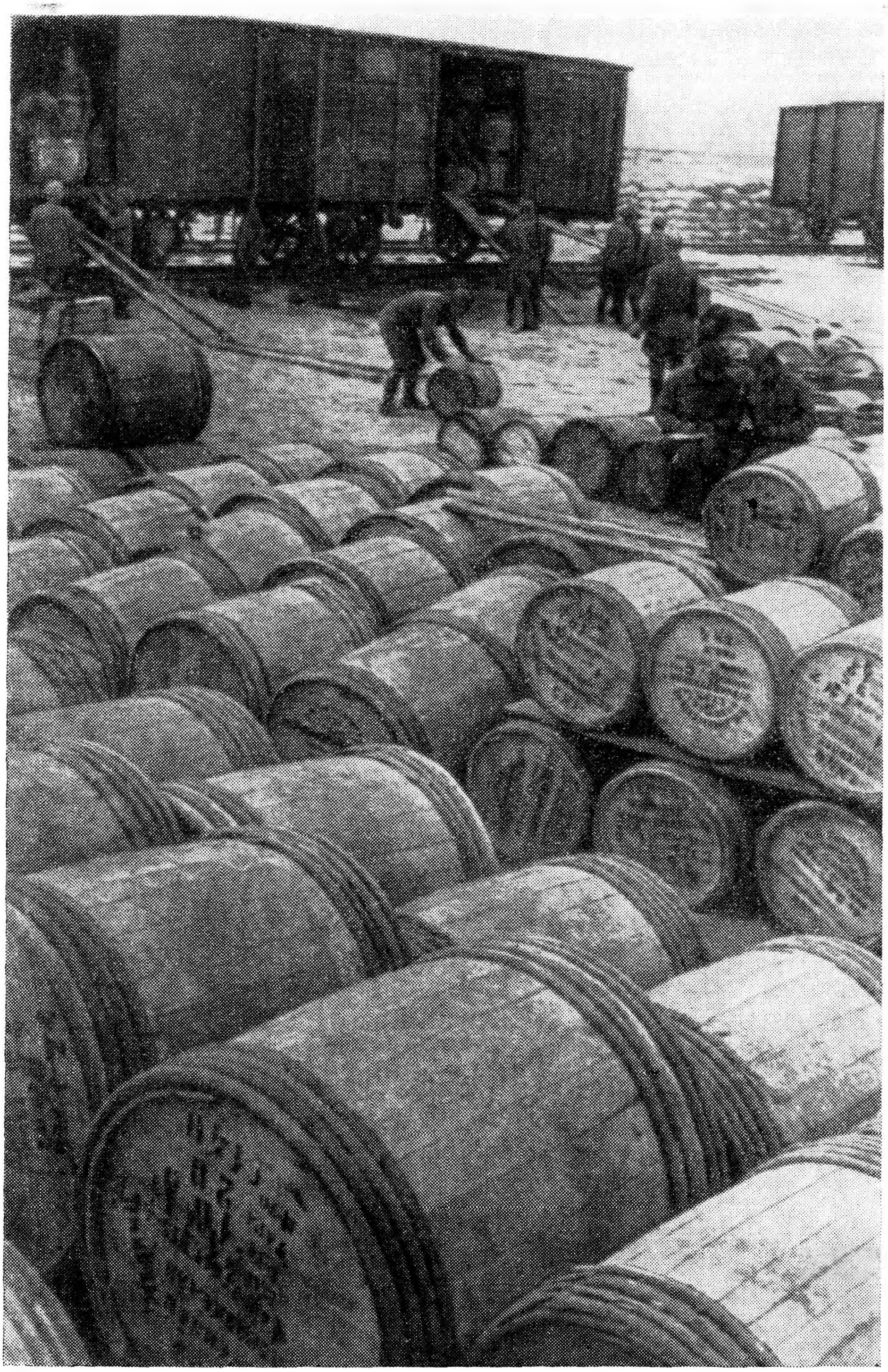
Но Ленинградский узел жил и действовал. Его люди уберегли от разрушения бо́льшую часть находившегося на путях подвижного состава, спасли деповское и прочее оборудование.

В первые несколько недель блокады Ленинграда на восточном берегу Ладожского озера взгромоздились штабеля продовольствия и боеприпасов. Зимой 1941/42 года, после того как на этом озере начала действовать знаменитая ледовая трасса, судьба города, судьба Ленинградского фронта в большой мере зависела от железнодорожных перевозок между Ладогой и Ленинградом.

В истории войн неизвестны примеры, когда бы одна железнодорожная магистраль, в сущности лишь небольшая часть ее, при полном отсутствии каких-либо иных коммуникаций смогла пропустить все необходимое такому городу, как Ленинград, и такому фронту, как Ленинградский. Никогда еще железнодорожникам не приходилось решать более сложной задачи.

Ленинградская партийная организация в тяжелые дни зимы 1941/42 года призвала железнодорожников к величайшему напряжению сил. Этот призыв был встречен на узле как боевой приказ. Люди, истощенные голодом, работавшие под бомбежками и артиллерийскими обстрелами, сутками не оставляли паровозов, трудились на путях и в депо, за станками и у селекторов. Именно в эти дни на Ленинградском узле родилась и получила широкую поддержку смелая инициатива передовых железнодорожников, повысивших весовые нормы продовольственных и топливных поездов. У истоков этого движения стояли молодые машинисты В. М. Елисеев, В. А. Еледин, А. А. Самойлов, П. А. Федоров, С. А. Корзун, главные кондукторы М. Г. Кардаш, Ф. О. Дыдышко, А. С. Павлов, дежурные по станции Н. Н. Лисицын, М. М. Павлов, поездные вагонные мастера В. И. Попов, Н. И. Буряк и многие другие.

На первых порах узел жил старыми запасами топлива и материалов. Однако эти запасы истощались, а новых поступлений ждать было неоткуда. Остро встал вопрос об изыскании заменителей, об использовании местных ресурсов.



Выгрузка продовольствия в порту Кобона.

Паровозы депо, на которое легла основная тяжесть перевозок грузов с Ладоги, снабжались водой из городского водопровода. Но в середине зимы водопровод прекратил подачу воды.

Из создавшегося трудного положения был найден простой выход. Только несколько сот метров отделяли территорию депо от Невы. Железнодорожники призвали на помощь городские пожарные команды. Свинченные шланги протянулись от проруби на Неве до деповских путей. Пожарники вместе с железнодорожниками качали воду в котлы паровозов, уходивших к берегам Ладоги за продовольствием и боеприпасами.

Быстро иссякли запасы топлива. Даже героические вылазки паровозников к самому переднему краю обороны, где они на виду у врага откапывали из-под снега остатки угля, чтобы вывезти его в депо, не могли спасти положения. Стало ясно, что необходимо создать собственную топливную базу.

Единственная возможность заключалась в использовании небольших лесов, которые прилегали к городу с севера и северо-востока. Руководители дороги нашли подходящий лесной участок во Всеволожском районе, поблизости от платформы Каменка. Здесь решено было начать лесные разработки силами железнодорожников и вести их в таких масштабах и такими темпами, чтобы полностью обеспечить потребности узла в топливе и деловой древесине, необходимой для восстановительных работ.

«Блокадная кочегарка» — так мы прозвали лесные участки в Каменке. Все работники узла, независимо от профессии и занимаемой должности, поочередно работали на заготовке дров. В Каменке работало более двух тысяч человек. Всего лесной участок дал свыше 800 тысяч кубометров дров и деловой древесины. В паровозные топки, для отопления служебных помещений, мастерских и жилищ железнодорожников, для устранения повреждений от артиллерийских обстрелов и бомбежек шли дрова и доски, заготовленные нашими руками.

Прорыв вражеской блокады, осуществленный войсками Ленинградского и Волховского фронтов в январе 1943 года, дал возможность восстановить непосредственную рельсовую связь между Ленинградом и «Большой землей». Скоростное строительство мостов через Неву у Петрокрепости и железнодорожной трассы по берегу Ладожского озера открыло прямой выход из Ленинграда к Волховстрою — на Северную дорогу.

Хотя в 1943 году Ленинград находился еще во вражеской осаде, все же условия жизни в городе и на узле резко изменились и, прежде всего, благодаря надежной железнодорожной связи со страной.

Трасса Петрокрепость—Волховстрой была трассой героизма ленинградских железнодорожников. Рискуя жизнью, они гасили огонь, вспыхнувший в вагонах с боеприпасами, вступали

в единоборство с вражескими самолетами, обманывая фашистских пилотов умелыми маневрами паровоза. Поездные бригады, работники станций, путейцы и вагонники теряли многих своих товарищей, но не отступали, не пасовали перед врагом.

К январю 1944 года, когда подготавливались и осуществлялись наступательные операции войск Ленинградского фронта, приведшие к разгрому гитлеровцев и полному снятию вражеской блокады, эксплуатация трассы Ленинград—Петрокрепость—Волховстрой была полностью налажена. О том, насколько успешно были решены железнодорожниками задачи, связанные с наступлением на Ленинградском фронте, можно судить по тому, что за работу в январе 1944 года дорога получила переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Трижды в течение 1944 года железнодорожники Октябрьской выполняли задания советского командования по перевозкам, связанным с наступательными операциями Красной Армии. Разгром фашистов под Ленинградом, прорыв долговременных оборонительных линий на Карельском перешейке и, наконец, освобождение от гитлеровских захватчиков Советской Прибалтики—вот три крупные операции, в подготовке и осуществлении которых Октябрьская дорога выполняла роль основной коммуникации.

Во время героической обороны Ленинграда железнодорожники Октябрьской дороги, и в первую очередь Ленинградского узла, воспитали тысячи квалифицированных рабочих разнообразных профессий. Несмотря на то что многие железнодорожники ушли на фронты Отечественной войны, несмотря на серьезные людские потери, мы сумели обеспечить все освобожденные от врага железнодорожные линии постоянными кадрами и сразу же приступить к возрождению технической мощи магистрали.

Оглядываясь на большой и трудный путь, пройденный в годы войны, мы можем сказать: ленинградские железнодорожники, стоявшие в одном строю с солдатами, оправдали надежды, возлагавшиеся на них трудящимися Ленинграда, Советским правительством и Коммунистической партией.

В ШТАБЕ ДОРОГИ

М. Д. Опендик,

начальник службы движения

В первые месяцы войны организация эвакуационных перевозок была одной из важнейших задач ленинградских железнодорожников. Чтобы выполнить эту сложную задачу, требовалось ежесуточно подавать под погрузку множество вагонов, организовать ускоренное формирование составов и с максимальной оперативностью отправлять их в глубь страны через Волховстрой в Москву и далее на Урал.

В конце июня и в первой половине июля 1941 года погрузка оборудования ленинградских заводов и фабрик проходила не совсем организованно. Это объяснялось отсутствием не только достаточного опыта, но и приспособлений для погрузочных работ. И все же на грузовые и сортировочные станции Ленинградского железнодорожного узла, на подъездные пути фабрик и заводов подавались тысячи вагонов и платформ. Многие платформы, в зависимости от величины и ценности оборудования, тщательно, с соблюдением габаритов, обивались фанерой или другими строительными материалами, и они заменяли крытые вагоны. Это в значительной степени освобождало от сложных маневров и, что особенно важно, сокращало потребность в крытых вагонах.

В большинстве своем уникальные станки и агрегаты грузили рабочие, инженерно-технические работники и служащие эвакуируемых предприятий. В этой работе участвовали и члены их семей. В груженых вагонах уезжали часто и люди.

Много вагонов подавалось для вывоза ценностей библиотек и музеев, в том числе Эрмитажа.

Промышленные предприятия производили погрузку на своих

подъездных путях, а крупные заводы отправляли грузы маршрутами.

Одновременно с вывозом промышленного оборудования с Московского и Витебского вокзалов (а затем с Московского и Финляндского) шла интенсивная эвакуация населения на восток. Вывозились детские учреждения, творческие коллективы театров, филармонии, киностудии «Ленфильм». Оставались только те, чей труд нужен был городу и фронту.

В Ленинград прибывали воинские составы и поезда с грузами из Прибалтики, со станций Карельского перешейка, Варшавской, Витебской и Московской линий. Этот поток грузов тоже нужно было эвакуировать.

Работая в тесном содружестве с военными комендантами, железнодорожники линии отправляли тысячи вагонов в Ленинград, последними оставляя станции. Особенно хорошо руководили эвакуацией железнодорожного имущества начальники отделений: Выборгского — В. И. Прусов, Дновского—С. И. Здвижков, Новгородского — В. Г. Егоров; начальники станций: Гатчина-Товарная — Г. М. Тупикин, Гатчина-Пассажирская — Н. А. Анисимов.

Уполномоченным Государственного Комитета Обороны по руководству эвакуацией был Алексей Николаевич Косыгин. Он часто бывал в управлении Октябрьской дороги, следил за организацией и ходом перевозок.

Уполномоченным народного комиссара путей сообщения по Ленинградскому фронту с самого начала войны был назначен Б. П. Бещев. Под его руководством проводилась большая и сложная работа по обеспечению перевозок для нужд фронта и города, эвакуации, восстановлению разрушений, усилению пропускной способности Ириновской линии и станции Ладожское Озеро.

В июле и августе усилилась бомбежка станций Ленинградского железнодорожного узла. Частым налетам подвергались Колпино, Бологое, Малая Вишера, Чудово, Новгород, Дно, Гатчина, Мга и станции на подходах к ним. Бомбы разрушали пути, стрелочные переводы, пункты водоснабжения.

В то время председателем Военного совета Ленинградского фронта был Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов. Руководители дороги два раза в сутки — утром и вечером — докладывали ему о налетах вражеской авиации и разрушениях на станциях и перегонах. Их было много, и восстановители работали самоотверженно, чтобы как можно быстрее возобновилось движение поездов.

Помню случай, описанный в одном из рапортов К. Е. Ворошилову.

В августе гитлеровцы ожесточенно бомбили Чудовский железнодорожный узел, где часто скапливалось большое число

составов с боеприпасами и горючим для Ленинградского и Волховского фронтов. После одного из массированных воздушных налетов на узле возникло много пожаров. Загорелись санитарный поезд и цистерны с бензином. Работники станции, несмотря на бомбежку, перевели горящие вагоны на безопасные пути. Санитарный поезд и другие составы были выведены на перегон.

В это время немецкий бомбардировщик, выходя из пике, перевернулся и упал на состав с горючим. Бомбы взорвались, и в образовавшуюся огромную воронку рухнули паровоз и одна из цистерн. Оставшиеся на рельсах цистерны работники станции перетащили на другой путь.

Вражеское кольцо вокруг Ленинграда сужалось, эвакуация проводилась в непосредственной близости от фронта. С самого начала эвакуации перевозками людей ведала пассажирская служба. В дальнейшем их возглавляла специальная бригада: начальник пассажирской службы Т. А. Пронин, заместитель начальника вагонной службы Н. И. Ганц и я — от службы движения. Работой тройки руководил заместитель начальника дороги А. А. Скворцов.

Связь с Наркоматом путей сообщения не прекращалась. В первый период войны служба движения о положении на дороге докладывала руководству Центрального управления движения по телефону. Затем доклады передавались по телеграфным аппаратам «Бодо». Мы сообщали об обстановке на крупных узлах и на всей дороге, о ходе эвакуации промышленных предприятий и населения, о разрушениях и восстановительных работах. Разговор в большинстве случаев велся с заместителями начальника Центрального управления движения С. И. Якушиным и И. Я. Жаворонковым, а нередко и с заместителем наркома Г. В. Ковалевым.

С 15 августа налеты вражеской авиации на участок Бологое—Чудово усилились. Поезда между Москвой и Ленинградом стали следовать с перерывами. Затем был поврежден мост через Волхов и перерезана главная линия, связывавшая Ленинград с Москвой. Пал Новгород. 21 августа гитлеровцы заняли Чудово, а 25 августа наши войска оставили Любань. Все, что было на этих станциях, вывозилось в сторону Ленинграда. Отсюда поезда направлялись через станцию Волховстрой на Вологду и далее на восток.

После того как прекратилось движение поездов на Москву, А. Н. Косыгин почти ежедневно бывал в управлении дороги. Он поставил перед нами задачу: отправлять на станцию Волховстрой не менее 60 поездов ежесуточно. Чтобы увеличить поток грузов, стали применять так называемое параллельное движение: поезда из Ленинграда следовали по обоим путям в одном направлении.

27 августа гитлеровцы подошли к станции Тосно. В течение

суток железнодорожники вывезли отсюда более тысячи вагонов с грузами, много цистерн с бензином. Оставшееся в хранилищах горючее подожгли.

Главный удар враг направил на последнюю действовавшую железнодорожную линию, связывавшую Ленинград со страной: Волховстрой—Тихвин. Расположенный на этой линии Мгинский узел давал возможность отправлять поезда по трем направлениям: через Мгу и Волховстрой на Мурманск, Вологду и далее на север и восток, а также через Мгу на Пестово и далее на Москву. Но 29 августа Мгинский узел после ожесточенной бомбардировки с воздуха был захвачен врагом.

Поезд, отправившийся из Ленинграда 28 августа, был последним. На следующий день примерно в 12 часов дня очередной разговор с заместителем наркома Г. В. Ковалевым был прерван. С этого момента докладывать о положении на Ленинградском узле в НКПС по телефону стало невозможно.

В конце сентября 1941 года фашистские войска подошли к Ленинграду со всех сторон. Они были остановлены Красной Армией в районе станций Александровская — по Варшавской линии, Лигово — по Балтийской, Детское Село — по Витебской, Поповка — по Московской и Пелла — на линии Рыбацкое—Волховстрой.

Перерезав затем линию Рыбацкое—Волховстрой в районе станций Пелла—Назия, гитлеровцы вышли на левый берег Невы южнее Ладожского озера, заняв Шлиссельбург. На правом берегу Невы в районе станции Шлиссельбург укрепились наши войска.

С севера финские и немецко-фашистские войска подошли к станциям Белоостров и Лемболово на Карельском перешейке.

На южных участках дороги гитлеровские войска 23 октября 1941 года заняли станцию Малая Вишера. Им удалось также прорваться к городу Калинину и на некоторое время занять железнодорожный участок Калинин—Клин.

В начале ноября наши войска оставили Тихвин. Враг перерезал на дальних подходах железнодорожную линию, связывавшую Ленинград и Волховстрой со страной.

Таким образом, в ноябре 1941 года Октябрьская дорога была разорвана на несколько участков. В пригородной зоне Ленинграда вдоль Финского залива изолированным оказался и так называемый Ораниенбаумский «пятачок», с которым связь поддерживалась по Финскому заливу через Лисий Нос—Кронштадт—Ораниенбаум. Однако 24 ноября советские войска выбили фашистов из Малой Вишеры, 9 декабря — из Тихвина, а 14 декабря освободили участок дороги Клин—Калинин.

С постройкой соединительных ветвей Любытино—Неболчи и Кобожа—Подборовье примерно к середине 1942 года Октябрьская дорога, не считая Ораниенбаумского «пятачка», была рас-

членена только в одном месте и состояла из северной части, управление которой находилось в Ленинграде, и южной, руководимой филиалом управления дороги в Бологом.

Еще до начала блокады из Ленинграда в Бологое была отправлена группа руководящих работников во главе с заместителем начальника дороги Б. К. Саламбековым. В южную часть магистрали входили Московское, Бологовское и Хвойнинское отделения дороги. Северная часть дороги возглавлялась вначале И. В. Колпаковым, а затем Б. К. Саламбековым. Начальником политотдела дороги был А. А. Лабут.

В первое время управления северной и южной частей дороги работали самостоятельно. После того как по дну Ладожского озера был проложен специальный кабель, управление всей дорогой осуществлялось из Ленинграда.

Хочу рассказать о работе службы движения. В связи с эвакуацией промышленных предприятий и населения, а также возросшими воинскими перевозками особенно напряженно работал оперативно-распорядительный отдел. Дежурные по дороге главное внимание уделяли быстрейшему отправлению и продвижению эвакуационных поездов из Выборга и Прибалтики через Варшавскую и Балтийскую линии. Служба обеспечивала также переработку вагонов на станциях Ленинградского узла и отправление поездов на восток через Москву и Волховстрой.

Оперативно-распорядительный отдел ранее возглавлял А. Т. Янчук. После назначения его начальником Ленинград-Финляндского отделения этот пост занял В. В. Гуржин.

Александр Тимофеевич Янчук словно был рожден для оперативной работы. Обладая волевым характером и большим опытом командования движением поездов, он отлично справлялся с руководством сложной эксплуатационной работой в Ленинградском узле.

Опытным движенцем был и В. В. Гуржин. Он отличался уравновешенностью и спокойствием, умением руководить людьми. В конце июля В. В. Гуржина назначили начальником Ладожского железнодорожного узла, который играл в то время исключительно важную роль для города и фронта.

Вскоре в службу движения из мобилизационного отдела дороги перевели отдел воинских перевозок. Его возглавлял С. Э. Салтанов. До войны он был начальником Ленинград-Балтийского электродепо. По профессии электромеханик, Салтанов сумел в короткий срок хорошо изучить организацию движения и, что особенно важно, найти возможности для координации работы аппарата начальника передвижения войск и оперативно-распорядительного отряда службы движения.

Перевод отдела воинских перевозок в службу движения сразу же сказался на организации более четкого контроля за выполнением плана перевозок. Позднее, в начале 1943 го-

да, С. Э. Салтанова перевели в Бологое на ту же должность. И здесь он хорошо справлялся со своими обязанностями.

В техническом отделе службы движения трудились опытные инженеры: В. Н. Баранов, Ф. К. Адаменков, А. В. Шелепин, С. В. Трушталевский, А. С. Морозов, Л. Ф. Ковалик, Е. И. Скигин. Начальником отдела был доцент ЛИИЖТа кандидат технических наук К. М. Добросельский.

После потери Мгинского железнодорожного узла работа в службе движения резко сократилась. В ее аппарате оставили лишь часть работников, нужных для руководства Ленинград-Финляндским отделением. Многие, в основном дежурные по дороге, были откомандированы на станцию Ладожское Озеро. Бóльшую часть отправили в Бологое.

Особенно тяжело стало работать с октября 1941 года. С каждым днем ухудшалось здоровье людей, особенно тех, кто получал паек по второй категории — 125 граммов хлеба в день. Голод, холод, частые воздушные тревоги, непрерывная работа (часто сутками) изматывали людей. Дежурные по дороге Н. Г. Щупаков, Е. А. Шеповалова, В. Н. Краснов, Н. А. Пальгуй и другие мужественно переносили все трудности. Умерли от истощения главный бухгалтер службы С. Е. Воскобойников, бухгалтеры А. М. Ольшевский, И. И. Иванов, начальник сектора технического отдела Ф. К. Адаменков...

В сентябре 1941 года линия фронта подошла вплотную к фабрикам и заводам, расположенным на южной и западной окраинах Ленинграда. На переднем крае нашей обороны оказался Кировский завод. Вражеские снаряды разрушали цехи, выводили из строя рабочих. Но завод продолжал жить. Первый секретарь Ленинградского обкома КПСС А. А. Жданов дал указание срочно перевезти оборудование из цехов Кировского завода в другие районы города.

Отрезанный от «Большой земли», замирал Ленинградский железнодорожный узел. Балтийская, Варшавская и Витебская линии, захваченные врагом, прекратили работу. Едва теплилась жизнь и на линии Ленинград—Москва: один пригородный пассажирский поезд курсировал до Славянки, а изредка до Колпина, другой поезд следовал по Волховстроевской линии до станции Ижора.

Не прекращалась работа только на Ленинград-Финляндском отделении. Общее руководство осуществлялось из управления дороги, где круглосуточно находились начальники оперативных служб и распорядительный отдел службы движения.

После небольшого перерыва по пригородным линиям Ленинград-Финляндского отделения начало курсировать несколько пар поездов. Они не отапливались, во многих вагонах были выбиты стекла. На составы нападали фашистские самолеты, но поезда ходили ежедневно и строго по расписанию.

К концу 1941 года в связи с увеличением движения и начавшимися работами по путевому развитию станций Ириновской линии, особенно станции Ладожское Озеро, в обращение была введена так называемая «Ладожская стрела». Это был пригородный поезд, курсировавший между Ленинградом и Ладогой. Состав отапливался, содержался вагонниками в хорошем состоянии, на окнах даже были занавески.

Выполняя указание Ленинградского обкома КПСС, управление дороги направило лучших железнодорожников и политработников бездействовавших тогда железнодорожных станций и депо на Ленинград-Финляндский узел. Все силы, все внимание командного состава дороги и отделения, партийных организаций были направлены на обеспечение бесперебойного движения поездов между станцией Ладожское Озеро и Ленинградом.

На Ленинград-Финляндском отделении трудились опытные диспетчеры и дежурные. Они иногда сутками не оставляли своих постов.

В конце 1941 года морозы доходили до 30—35 градусов. Холод соперничал с голодом, делая существование ленинградцев невыносимым. Выработка электроэнергии резко упала, электростанциям требовался торф. Его доставку поручили железнодорожникам. Это было очень важное боевое задание, и с конца 1941 года в управлении дороги ежедневно составлялся план перевозок торфа и дров на следующие сутки. В этом принимали участие начальники служб движения и грузовой, а в некоторых случаях — паровозной и вагонной, представители Ленэнерго и лесосбытовых организаций. Торф грузили на станциях Рахья, Борисова Грива, Кирпичный завод, Дунай, а дрова — в основном на Ириновской и Васкеловской линиях. Чтобы увеличить перевозку торфа, наращивали борта вагонов, а позднее построили специальные вагоны-хопперы, что позволило ускорить выгрузку торфа на электростанциях. Из вагонов-хопперов были сформированы специальные торфяные поезда-вертушки.

Работа погрузочных торфяных станций, продвижение торфяных поездов и их выгрузка на ГЭС находились под постоянным контролем распорядительного отдела службы движения и диспетчерского аппарата Ленинград-Финляндского отделения дороги. Перевозку торфа держали под контролем и ответственные работники Ленинградского областного и городского комитетов партии.

В то время в городском комитете партии работал и Андрей Александрович Лабут — будущий начальник политотдела дороги. Его часто можно было видеть то на 5-й ГЭС, то в диспетчерской Ленинград-Финляндского отделения, то в управлении дороги. Энергичный, настойчивый, умеющий мобилизовать людей на выполнение самых трудных заданий, А. А. Лабут пользовался у всех большим авторитетом.

Каждый ленинградец понимал, что подвоз топлива крайне затруднен, транспортные возможности ограничены, и в то же время ни на минуту не должны останавливаться предприятия, работавшие для фронта. На предприятиях города под руководством партийных организаций развернулось соревнование за максимальную экономию электроэнергии.

Развернулось соревнование и на Ленинград-Финляндском отделении дороги. Его инициатором стала единая комсомольско-молодежная смена, возглавляемая дежурным по отделению Валерианом Виноградовым. Работники смены перешли на казарменное положение — днем и ночью они находились на станциях, обеспечивая быструю подачу составов под погрузку торфа и немедленное отправление торфяных поездов.

Работники единой комсомольской смены в содружестве с машинистами умело продвигали поезда, вводили в расписание опаздывавшие, нередко с опережением графика на полтора-два часа доставляли торфяные вертушки. В. А. Виноградов поддерживал тесную связь с диспетчерами Ленэнерго и вместе с ними добивался того, чтобы работавшие для фронта предприятия не оставались без электрической энергии.

В свободное от дежурства время работники комсомольско-молодежной смены выезжали в лес на заготовку дров, восстанавливали городской водопровод, занимались боевой подготовкой. Большая слаженность в работе, ясное понимание значимости своего труда для Ленинграда, для фронта помогали молодежной смене постоянно завоевывать первое место на дороге.

Не меньшую самоотверженность в труде проявили и паровозники. Вспоминается такой случай. В начале февраля 1942 года 6-й хлебозавод остался без муки. Это грозило ленинградцам лишением даже того голодного пайка, который они тогда получали. На станции Ленинград-Сортировочный-Московский в это время стояли шесть вагонов муки, но подать их на хлебозавод было нечем: дополнительный паровоз не мог выйти из депо, так как не нашлось ни топлива, ни свободной бригады.

В это время в депо прибыл паровоз с участка. Машинист Шадринский едва стоял на ногах, его помощник лежал без памяти, кочегар скончался в пути от истощения.

— Механик, — обращаясь к Шадринскому, сказал паровозный диспетчер Г. И. Валейко, — может, вдвоем поведем машину? Ждут этих вагонов, ой как ждут...

Машинист едва заметно кивнул головой, и Валейко поднялся в паровозную будку. Мука была доставлена на хлебозавод...

Генрих Ипполитович Валейко продолжал трудиться старшим диспетчером и после войны. Сейчас его уже нет в живых — он умер в 1969 году.

С организацией колонны комсомольских паровозов доставка торфа день ото дня увеличивалась, возросла и перевозка дров.

А. А. Лабут — начальник политотдела дороги.

Н. А. Самойлов — начальник службы паровозного хозяйства.

В начале 1942 года на Ленинград-Финляндском отделении курсировали с поездами только 10—12 паровозов. Из-за отсутствия топлива много локомотивов бездействовало. Обледеневшие, они неподвижно стояли на путях.

Машинисты и работники поездных бригад часто останавливались в пути, чтобы заготовить дрова. Паровозные бригады обзавелись для этой цели пилами, ломами, колунами.

В ночь на 22 ноября вступила в строй ледовая дорога через Ладожское озеро. Ей суждено было превратиться в легендарную «Дорогу жизни» — кормилицу осажденного Ленинграда.

С началом работы ледовой дороги перевозки продовольствия и других грузов стали быстро возрастать, и снабжение ленинградцев постепенно улучшалось. Уже через месяц — с 25 декабря — появилась возможность увеличить хлебный паек.

Поток грузов для Ленинграда увеличивался с каждым днем. В любую погоду, днем и ночью, несмотря на систематические налеты вражеской авиации, двигались автомашины по ледовой трассе, а от станции Ладожское Озеро уходили поезда с продовольствием, горючим, боеприпасами и другими жизненно необходимыми грузами для Ленинграда и фронта.

Для лучшего координирования действий военных властей и железнодорожной администрации их обязанности были разграничены. На первых возлагались перевозки грузов через Ладожское озеро на баржах или автомашинах, а также погрузка в вагоны, на вторых — организация маневровой работы,

формирование и отправление составов от станции Ладожское Озеро до Ленинграда и в обратном направлении. Для согласования и решения вопросов на местах были выделены ответственные представители дороги и начальника передвижения войск. Первыми такими представителями были бывший начальник Выборгского отделения дороги В. И. Прусов и комендант станции Н. С. Чаплиц.

В начальный период работы ледовой трассы автомашины, как правило, после выгрузки отправлялись в обратный рейс порожними. На станцию Ладожское Озеро вагоны из Ленинграда также прибывали порожними. В дальнейшем железнодорожники, речники и автомобилисты стали бороться за максимальное снижение порожних пробегов и организацию двухсторонних груженых рейсов.

Решающее значение для снижения порожних пробегов железнодорожных вагонов, автомашин и озерных барж имело постановление Государственного Комитета Обороны о продолжении эвакуации из Ленинграда населения и промышленного оборудования.

В зимние месяцы 1941/42 года через Ладогу было эвакуировано почти 15 тысяч станков, вывезено свыше 5 тысяч тонн цветных металлов, 200 тонн хирургического оборудования. Но главной задачей была эвакуация людей, которых переправляли через озеро на автомашинах.

По данным пассажирской службы, с начала блокады до декабря 1941 года было эвакуировано в поездах до станций пересадки в автомашины (Борисова Грива и Ладожское Озеро) 21 500 человек.

А. С. Кананин — начальник службы пути.

Г. И. Валейко — паровозный диспетчер.

С декабря до 23 января 1942 года был короткий перерыв, а затем эвакуация возобновилась.

С начала февраля 1942 года каждые сутки из Ленинграда отправлялось по 3—4 тысячи человек, а с 1 марта — по 5—6 тысяч. В летнее время перевозка людей производилась плавсредствами по озеру. Всего до конца 1942 года было эвакуировано около 1 миллиона 400 тысяч ленинградцев.

В связи с началом эвакуации людей и благодаря увеличению поступления грузов по ледовой дороге с 11 февраля выдачу хлеба рабочим повысили до 500 граммов, служащим — до 400, иждивенцам — до 300, а рабочим горячих цехов — до 700 граммов. Кроме того, в паек начали включать жиры, сахар, мясные продукты, сушеные фрукты и шоколад для детей.

«Дорога жизни» работала с полной нагрузкой. Уже в марте в Ленинград поступало ежесуточно до 200 вагонов продовольственных и других важнейших грузов. Чтобы принимать этот все возрастающий поток, требовалось дополнительное путевое развитие станций и увеличение их пропускной способности на участке Ириновской линии, особенно станции Ладожское Озеро.

По указанию Военного совета Ленинградского фронта уже в сентябре 1941 года на станцию Ладожское Озеро начали прибывать подразделения железнодорожных войск, спецформирования дороги, строительные поезда. С утра и до поздней ночи здесь укладывались пути. На берегах бухт строились новые станции, а также причалы для пароходов и барж.

Начальником узла назначили бывшего начальника Ленинград-Варшавского отделения К. Г. Филимонова, а затем начальника распорядительного отдела службы движения В. В. Гуржина. Заместителем по движению был В. В. Чубаров, а по грузовой работе — заместитель начальника грузовой службы П. Я. Герасименко.

Работники службы движения в годы войны были цементирующим звеном в организации перевозок в условиях блокады города.

НЕДАЛЕКО ОТ ЛЕНИНГРАДА...

В. Н. Иванов,
главный инженер УВВР-2

Минул месяц войны. Враг, не считаясь с потерями, рвался к Ленинграду. Железнодорожникам становилось все труднее обеспечивать бесперебойное движение эшелонов. Ежедневные налеты фашистской авиации выводили из строя мосты, станции, связь. Особенно сильно гитлеровцы бомбили узловые пункты. До предела были загружены все восстановительно-ремонтные поезда и летучки связи, подчиненные уполномоченному народного комиссара путей сообщения по Ленинградскому фронту Б. П. Бещеву и дорогам.

События развивались с катастрофической быстротой. В начале июля пали Остров и Псков. Командование фронта начало переброску войск на псковское и дновское направления.

10 июля гитлеровцы возобновили наступление под Новгородом и Лугой. Следовали непрерывные бомбежки Московской линии. Были приняты все меры, чтобы обеспечить движение поездов на этой магистрали. И это удалось почти до момента повреждения моста через реку Волхов у Чудова.

В это время на Ленинградском железнодорожном узле скопилось много вагонов и паровозов разных серий, в особенности серии «ФД», в которых чрезвычайно нуждались другие железные дороги страны. Эти мощные локомотивы надо было эвакуировать в первую очередь. Но как это сделать? Оставались только две магистрали, загруженные до предела воинскими перевозками: Ленинград—Мга—Вологда и Мга—Будогощь—Хвойная.

Было принято решение — паровозы пропускать до Мги через Гатчину, а затем в направлении на

Пестово и далее. Учитывая, однако, что на участках этой линии имеется много деревянных мостов, которые, по расчетам, не могут выдержать тяжести паровозов «ФД», решили перед каждым мостом паровозную сплотку расцеплять и пропускать машины по одной, а затем снова соединять их. Было дано указание начальникам дистанций пути обеспечить строжайший технический контроль за состоянием деревянных мостов.

Мосты выдержали нагрузку. Почти все паровозы «ФД» были эвакуированы из Ленинграда до начала блокады города.

Особенно частым налетам стала подвергаться станция Чудово. Ее бомбили с интервалом примерно в 2 часа. Одновременно враг обрушивал бомбовые удары на мост через реку Волхов на перегоне между станциями Волхов и Дубцы. Фашисты стремились как можно быстрее вывести из строя магистраль Ленинград—Москва. Один из поездов, следуя через Чудово во время бомбежки, не смог вовремя остановиться, и паровоз попал в воронку, загородив главные пути. Движение прекратилось. Сюда сразу же были направлены восстановительный и восстановительно-строительный поезда.

Бомбежки станции продолжались. Не успев ликвидировать одни повреждения, рабочие тут же обнаруживали другие. Казалось, налетам не будет конца.

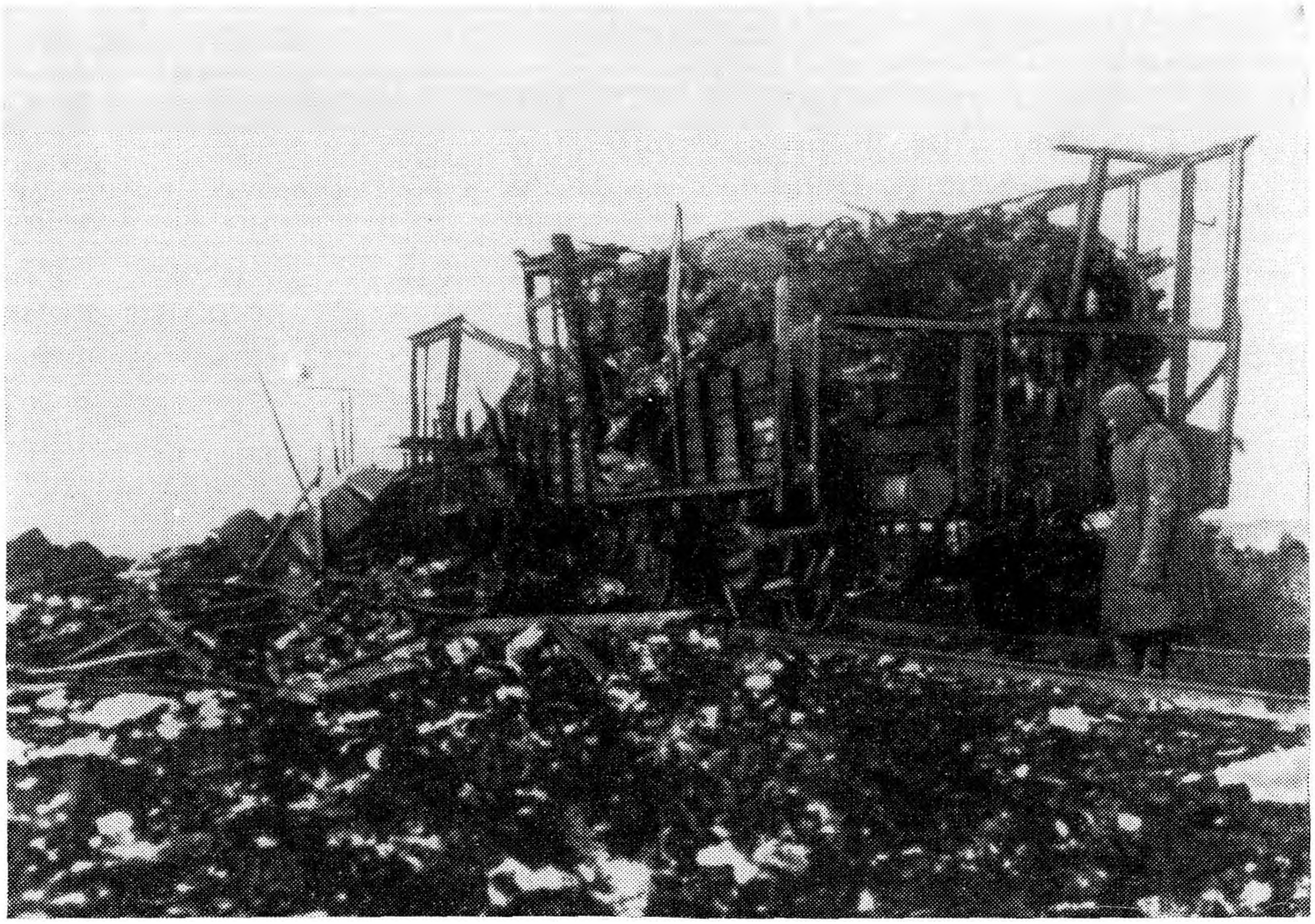
Нужно было сейчас же, немедленно командировать в Чудово сотрудников отдела с полномочиями, позволяющими решать на месте любые вопросы, касающиеся не только восстановительных работ, но и движения поездов. Меня вызвал начальник отдела и предложил ехать в Чудово.

— Ты хорошо знаешь Ленинградский узел и дорогу, — сказал он, — поезжай, помоги начальникам поездов и начальнику станции.

Через час мы вместе с начальником строительства № 102 А. М. Гнусеном уже ехали на автомобиле ЗИС-110 по Московскому шоссе. Миновали Шушары. Был безветренный, ясный день. За Любанью, в поселках, которые мы проезжали, не было видно жителей. Странно и необычно выглядели пустынные улицы.

Проехали Торфяное. В воздухе появились самолеты. Было видно, как они кружатся на одном месте. Стали слышны разрывы бомб. Самолеты отбомбились и улетели. Вскоре показалось село Чудово. Машина повернула на дорогу, ведущую к станции. Вот и станция, вернее то, что осталось от нее...

Горели нефтяные склады. Пламя злобно лизало громадные баки, набрасывалось на все, что попадалось на пути, и расплывалось над землей. Дым медленно поднимался вверх и расползался над округой. Где-то жалобно выла собака. На главной улице города, где до войны были размещены все учреждения и магазины, не уцелело ни одного дома. Нигде ни одной живой



В эшелон с боеприпасами попала бомба...

души. На другой стороне станции находился цементный завод, сейчас от него осталась лишь одна стена.

На станционных путях — обгорелые вагоны, воронки от бомб, искореженные рельсы. На главном пути стоял пассажирский паровоз. Его передние колеса находились в воронке, остальные сошли с рельсов. Около паровоза трудилась группа рабочих.

Я и Гнусен прошли в кабинет начальника станции, объяснили ему цель своего приезда. Он попросил документы.

— Знаете, время такое. Да и фронт близко.

Прочитав мой мандат, начальник станции сказал:

— Как-то легче стало. А то все один да один. От отделения дороги никого...

— Расскажите коротко об обстановке, — попросил я.

— Сидим, как в осажденной крепости: связи нет ни с Малой Вишерой, ни с Новгородом, ни с Ленинградом. Только восстановят пути на каком-нибудь направлении, как новый налет — и начинай все сначала. Поезда идут с большими перебоями. Вагоны, как правило, прошиты пулями. В поездах много раненых, есть убитые.

— А как на главном направлении?

— Паровоз попал в воронку, скоро его поднимут, и тогда восстановим движение на этом направлении. Только вряд ли надолго...

— Семьи служащих здесь?

— Здесь. Живут в районе стекольного завода.

— Понятно. Мы пойдем к паровозу.

— В случае чего, меня всегда можете застать здесь или на КП, вон там, — и начальник станции показал в окно на земляной бугор.

Мы подошли к паровозу. Бегунки были уже подняты домкратами, оставалось зарыть воронку, положить шпалы и рельсы. Такую работу в нормальной обстановке можно кончить за час, но... Послышался сигнал воздушной тревоги. Рабочие прекратили работу и, отбежав от железнодорожного полотна метров на сто, легли на траву.

Самолеты сделали заход, и один из них стал пикировать, казалось, прямо на паровоз. Послышался свист бомбы. Хотелось вскочить и бежать без оглядки. Невдалеке раздался взрыв. Просвистели осколки, посыпались комья земли. Взрывы следовали один за другим. Качалась земля. Где-то раздался крик: тяжело ранило одного из рабочих...

И вдруг стало тихо. Как будто ничего и не было. Исчез противный прерывистый гул самолетных моторов. Рабочие снова принялись за работу. Не было лишних движений, суетни, каждый знал, что ему делать. Не прошло и часа, как паровоз стоял всеми колесами на рельсах. Машинист дал два гудка и осадил локомотив.

Вскоре пришли рабочие строительного поезда и стали засыпать воронку. И снова завыла сирена. Снова свист бомб и взрывы. И так продолжалось неделями...

Враг занял Новгород, Чудово, Мгу. Ленинград оказался в неприятельском кольце. И лишь Ладожское озеро было брешью в этом кольце, только через него можно было держать связь с «Большой землей».

Военный совет фронта предложил, не теряя времени, в срочном порядке заняться строительством пирсов, причалов, подъездных путей, складских площадей на берегу Ладожского озера, чтобы при первой возможности начать перевозку грузов по воде.

Один из ремонтно-восстановительных поездов (начальник — Ж. М. Глезеров, очень опытный, знающий и энергичный инженер) был передислоцирован на станцию Ладожское Озеро. Строительные работы начались на следующий день после прибытия поезда.

За короткое время военными железнодорожниками было возведено земляное полотно для новых путей (объем этих работ составил около 40 тысяч кубических метров), уложено свыше 7 тысяч шпал и более 5 километров рельсов. Для пирсов в устье реки Морье срублены ряжи и сделаны настилы.

Разрушенный вокзал в Луге.

Как ни маскировали мы свои работы, фашистские воздушные разведчики все же увидели новостройки, и начались налеты бомбардировщиков. Но эти налеты, пожалуй, приносили больше огорчений гитлеровцам, чем нам. Противовоздушная оборона пирсов, причалов и железнодорожных путей была поручена морякам Балтийского флота. И я не помню ни одного налета в бытность мою на озере, чтобы зенитчики не сбивали одного-двух самолетов. Мы гордились стойкостью и меткостью наших моряков, они поднимали у всех нас боевой дух. Боясь зенитчиков, немецкие летчики делали налеты на озеро, стремясь застать врасплох буксиры и пароходы. Но там бесстрашно действовали наши авиаторы.

Миновали сентябрь и октябрь. Многое изменилось за это время. Протяженность железных дорог в кольце блокады, не считая Ораниенбаумского «пятачка», сократилась до 160 километров. Работали только пригородные линии, находящиеся на правом берегу Невы: Ленинград—Сестрорецк, Ленинград—Белоостров, Ленинград—Васкелово и Ленинград—Ладожское Озеро. Из-за отсутствия топлива для паровозов движение поездов ограничивалось самыми минимальными размерами: 2—3 пары в сутки, а на некоторых линиях и того меньше.

В это время уполномоченным путей сообщения стал начальник Октябрьской железной дороги И. В. Колпаков.

Надо было назначить нового заместителя уполномоченного народного комиссара путей сообщения по восстановлению. Колпаков вызвал меня и предложил взять на себя руководство восстановительными и строительными работами.

Ознакомившись с положением дел, я обнаружил, что запасы восстановительных материалов на головных базах настолько малочисленны, что в случае наступления наших войск они будут израсходованы в течение нескольких дней. Надо было начинать заготовки и поиски материалов. Работников снабжения в аппарате УПС не было. Требовалось создать отдел снабжения и укомплектовать его сотрудниками. Вскоре должность начальника этого отдела занял опытный снабженец М. Н. Гисин. Он сумел подобрать хороший штат, умело руководил им. Не было такого завода, такой организации, где бы не побывали его сотрудники. Они сообщали о найденных материалах, а я через Военный совет фронта оформлял их получение. И вот на головные базы стали поступать оборудование и механизмы.

В этот период нам передали две бригады железнодорожных войск. Они объединялись штабом, который был создан при управлении уполномоченного путей сообщения и назывался штабом железнодорожных войск Ленинградского фронта. У нас трудились высококвалифицированные инженеры и техники, но количество рабочих было сравнительно небольшим. После присоединения железнодорожных войск мы получили в помощь не только военную силу, которая могла в случае необходимости принять бой с неприятелем, но и рабочие резервы.

Одна из бригад сразу же занялась развитием станций на линии Ленинград—Ладожское Озеро, а вторая некоторое время держала оборону в районе Автова. Одной бригадой командовал В. А. Николаев, другой — В. Е. Матишев. Во главе штаба был поставлен полковник М. И. Голубев. Вскоре Николаева назначили начальником железнодорожных войск фронта, а командиром бригады стал его заместитель полковник Г. П. Дебольский.

Совместные действия военных железнодорожников и железнодорожных войск были плодотворны. Солдаты повышали свою квалификацию, железнодорожники — дисциплину, становились организационно крепче, подвижнее.

Как-то в начале декабря вечером я занимался текущими делами. Чугунная «буржуйка», стоявшая в комнате, скупо обогревала помещение. На письменном столе стояла свеча, ее пламя колебалось из стороны в сторону от сквозняков. Раздался телефонный звонок. Звонил член Военного совета фронта А. А. Кузнецов.

— Товарищ Иванов, вы мне нужны, — проговорил он, — сможете быть у меня через час?

— Смогу, — ответил я.

Военные железнодорожники укладывают подъездные пути в бухте Осиновец.

— Пропуск на вас будет заказан.

Через час я входил в Смольный. Получив пропуск, поднялся на второй этаж. В здании было тепло, светло и чисто. В коридорах господствовала тишина. Зашел в туалетную комнату. Вымылся, подшил к гимнастерке чистый подворотничок, почистил сапоги. Взглянул в зеркало — на меня смотрел худущий человек с впалыми щеками...

Я направился по адресу, указанному в пропуске. В приемной за столом сидел человек в военной форме. Больше никого не было. Я назвал свою фамилию и вскоре вошел в кабинет Кузнецова. Навстречу мне поднялся Алексей Александрович.

— Пожалуйста, я вас жду.

Одет он был в военную форму. Стройный, туго затянутый ремнем.

— Как себя чувствуете, Валентин Николаевич? — обратился он ко мне. — Только, пожалуйста, будьте откровенны.

— Как вам сказать, — начал я, — пожалуй, хорошо.

— А если без «пожалуй»?

Я задумался. Сказать ему, что я голоден? Он об этом знает. Сказать, что чувствую себя хорошо, значит соврать...

— Без «пожалуй» — удовлетворительно, — ответил я.

— Вот этому я верю. Чем вы сейчас занимаетесь?

Я ему рассказал, что основная наша задача сводится к накоплению восстановительных материалов, и мы ее решаем успешно. Кроме того, добиваемся увеличения пропускной способности линии Ленинград—Ладожское Озеро.

— Очень хорошо! А знаете, какое у нас положение на сегодняшний день?

Он подошел к стене за письменным столом, дернул за шнурок. Поднялось белое покрывало, закрывавшее большую карту.

— Подойдите сюда. Вот наша передовая линия обороны. Видите, как близко от нас враг? Сегодня несколько танков его

с пехотой подошли к Кировскому заводу, но были отброшены обратно. Нельзя закрывать глаза на то, что противник у нас очень сильный и техникой, и боеприпасами превосходит нас. То, что случилось сегодня, может быть и завтра, и послезавтра. Мы должны быть готовы ко всему. Каждый человек должен быть у нас на счету, каждый должен владеть оружием и знать, где, в каком месте ему надо будет драться, если враг прорвется в город... Сколько у вас человек, способных взять в руки оружие?

Я ему ответил.

— Порядочно. Как они вооружены?

— Винтовки есть, но не у всех. Пулеметов нет. Патронов очень мало.

Он подошел к столу и начал что-то записывать.

— Мы вам пришлем военных инструкторов и поможем оружием. Надо готовиться к худшему, а лучшее, уверен, придет, — проговорил он.

Я ему ответил, что вряд ли у нас будет время для военных занятий. Мы заняты работой, тяжелой работой.

— Надо выкроить время и на военную учебу. Я переговорю с Андреем Александровичем Ждановым, и мы окончательно решим этот вопрос.

В заключение он сказал:

— Доволен вами и вашей работой и приношу благодарность.

Спустя неделю в наши спецформирования прибыли военные инструкторы.

Через несколько дней после визита к А. А. Кузнецову я был вызван на совещание к Андрею Александровичу Жданову.

За столом сидели командующий Краснознаменным Балтийским флотом В. Ф. Трибуц, председатель Ленгорисполкома П. С. Попков, представители Северо-Западного пароходства и еще несколько военных и штатских.

— Итак, к какому числу вы сможете построить пирс в Осиновце? — продолжая начатый разговор, спросил Андрей Александрович товарища из Северо-Западного речного пароходства. Тот назвал срок. Жданов записал что-то в свой блокнот.

— Какие будут предложения по сроку? — обратился он к сидящим.

Трибуц ответил за всех:

— Срок приемлемый.

— Хорошо, — сказал Жданов.

Представитель речников тут же заявил:

— Только рельсы на пирсе мы сами уложить не сможем. Прошу, чтобы эти работы выполнили железнодорожники. У них есть рабочие соответствующей квалификации и материалы.

Андрей Александрович повернулся ко мне и спросил:

— Сумеете выполнить эти работы в срок, который мы назвали?

Я подумал и ответил:

— Сумеем.

— А как с материалами, найдете? — и улыбнулся.

— Найти-то найдем, но они предназначены для восстановления железных дорог...

— Знаю, — прервал он меня. — Знаю, что вы копите материалы, знаю, что Военный совет фронта вам в этом помогает. Но небольшое количество рельсов можно взять из ваших запасов. Тем более, что после снятия блокады эти рельсы вы сможете забрать обратно.

— Хорошо, — ответил я Андрею Александровичу, — работу выполним.

После окончания совещания Жданов задержал меня.

— Надо помочь речникам, — сказал он. — Этот пирс нам очень необходим будет весной. Сейчас строить легче и надо воспользоваться этим.

Я еще раз пообещал выполнить работы в установленные сроки. Слово мы сдержали.

9 декабря наши войска освободили Тихвин. Надо было срочно восстановить железную дорогу до станции Волховстрой. Восстановление этого участка и постройка железной дороги Войбокало—Кобона позволили примерно в 10 раз сократить дальность перевозок грузов в Ленинград.

Наступил 1942 год. Наши спецформирования и железнодорожные войска разбирали один из двух главных путей на участках Ленинград—Белоостров, Ленинград—Колпино и Ленинград—Саперная, станционные пути на больших сортировочных и пассажирских станциях узла. Запас рельсов рос быстро, и к концу января на головных базах лежала не одна сотня стальных километров и скреплений. Основная наша задача — создать запас восстановительных материалов в таком количестве, чтобы хватило на несколько месяцев, — была выполнена. Мы были готовы к работам любой сложности.

В начале января в Ленинград приехал новый уполномоченный путей сообщения по Ленинградскому фронту С. О. Багаев. До войны он работал начальником Политуправления Народного Комиссариата путей сообщения. Работоспособный, энергичный, я бы сказал, неутомимый человек.

Сразу же по приезде Багаев обратил внимание на линию Ладожское Озеро—Ленинград и сумел наладить работу не только на этой линии, но и на таких станциях, как Кушелевка и Ленинград-Товарный-Финляндский. Учитывая неравномерность прибытия грузов на станцию Ладожское Озеро — более половины грузов поступало в ночное время, он организовал движение

поездов по новым графикам, которые были использованы в дальнейшей работе этой линии.

С. О. Багаев пробыл в Ленинграде недолго. В феврале упразднили уполномоченных путей сообщения, а взамен их постановлением Государственного Комитета Обороны было создано Главное управление военно-восстановительных работ при НКПС в Москве и управления военно-восстановительных работ на фронтах. В Ленинграде возникло Управление военно-восстановительных работ Ленинградского фронта (УВВР-2).

Первым начальником УВВР-2 стал А. С. Черный — начальник строительства железной дороги Войбокало—Кобона, сыгравшей большую роль во время блокады города. Примерно через месяц (в апреле 1942 года) он был переведен на другую стройку, а начальником УВВР-2 назначили И. Г. Зубкова, до войны руководившего Ленметростроем.

Под руководством Зубкова численность спецформирований и железнодорожных войск в УВВР-2 превысила 10 тысяч человек. Здесь даже имелись свои заводы, которые изготовляли стрелочные переводы, гидравлические колонки, путевые болты и костыли, пролетные строения для мостов.

Вскоре после постройки в 1943 году железной дороги Поляны—Шлиссельбург взамен свайно-ледовой эстакады через Неву был сооружен временный мост на деревянных опорах с металлическими пролетными строениями. Свайно-ледовую эстакаду сохранили, но не эксплуатировали: лед растаял, а без него эстакада потеряла прочность.

В конце мая 1943 года гитлеровцы нащупали створ нового моста и обстрелом из дальнобойных орудий повредили несколько опор и пролетных строений. Надо было закрывать движение поездов. На восстановление моста требовалось не менее семи суток. Как быть?

Военный совет фронта поставил перед Зубковым задачу: найти выход из создавшегося положения, на прерывая движения.

Иван Георгиевич приехал в Управление, вызвал меня и начальника отдела мостов Д. М. Реховского и сказал:

— Надо попробовать пропускать поезда по бывшей свайно-ледовой эстакаде.

Мы с недоумением посмотрели на Зубкова: не шутит ли он?

— У нас нет другого выхода, — заявил он и, обратившись к Реховскому, спросил:

— Можно пропускать поезда по эстакаде?

— Но ведь она стала уже не свайно-ледовой, а свайно-водяной! Как же можно по ней пропускать поезда? — ответил Реховский.

— Что ты думаешь? — спросил меня Зубков.

— Я согласен с Дмитрием Михайловичем. Риск очень боль-

шой. Пожалуй, девяносто процентов за то, что поезда будут в Неве...

Зубков перебил меня:

— Так, значит, десять процентов за то, что поезда могут пройти?

— Да. Но...

— Нет-нет, говори прямо: есть десять процентов, что поезда пройдут по эстакаде?

Вмешался Реховский:

— Я категорически возражаю против пропуска поездов по эстакаде, ставшей свайно-водяной. Как начальник отдела мостов снимаю с себя всякую ответственность за это!

— Это конкретно, но не то, что сейчас требуется, — спокойно заметил Зубков.

Он помолчал.

— А что, если мы снизим скорость движения поездов по эстакаде до пяти километров в час? Как думаешь? — снова обратился ко мне Зубков.

— Конечно, в таком случае безопасность движения повысится, но скорость не превышала десяти километров в час и тогда, когда был лед. Попробуем пропустить один поезд, а после этого решим, — подумав, ответил я. — Только надо на всякий случай держать поблизости наготове подъемный кран с командой...

— Вот это уже по-деловому, — улыбнулся Зубков.

Через час мы с Иваном Георгиевичем уже ехали в Шлиссельбург. Зубков сидел молча, задумавшись. Мимо нас проносились километровые и телеграфные столбы, сиротливо смотрели разбитыми окнами деревянные домики, брошенные своими владельцами. Дорога была изъезжена автомобилями и танками. и наша машина то и дело попадала то в широченную колею, то в выбоину, и ее бросало из стороны в сторону.

Еще один поворот, и машина выскочила из леса на станционную площадку. Свайно-ледовая эстакада выглядела неприглядно: рельсы заржавели, шпалы и прогоны были мокрыми, торчащие сваи и небольшая высота над водой подчеркивали ненадежность этого сооружения. Мы взяли шаблон с уровнем и проверили путь на всем протяжении эстакады. Он оказался в порядке. Зубков сел на паровоз и проехал по эстакаде. Она угрожающе потрескивала.

Проверив еще раз путь после пропуска паровоза и не обнаружив никаких дефектов, мы вернулись на станцию. Зубков послал в Ленинград телеграмму о разрешении временной эксплуатации свайно-ледовой эстакады с пропуском поездов со скоростью пять километров в час.

И вот несколько дней сооружение, которое по инженерным расчетам должно было развалиться при пропуске первого же

поезда, работало, пропуская более десяти пар грузовых поездов в сутки.

Январь 1944 года. Блокада снята! Иду к Зубкову и говорю ему:

— Уезжаю к фронту.

— На мину не наскочи, — говорит он.

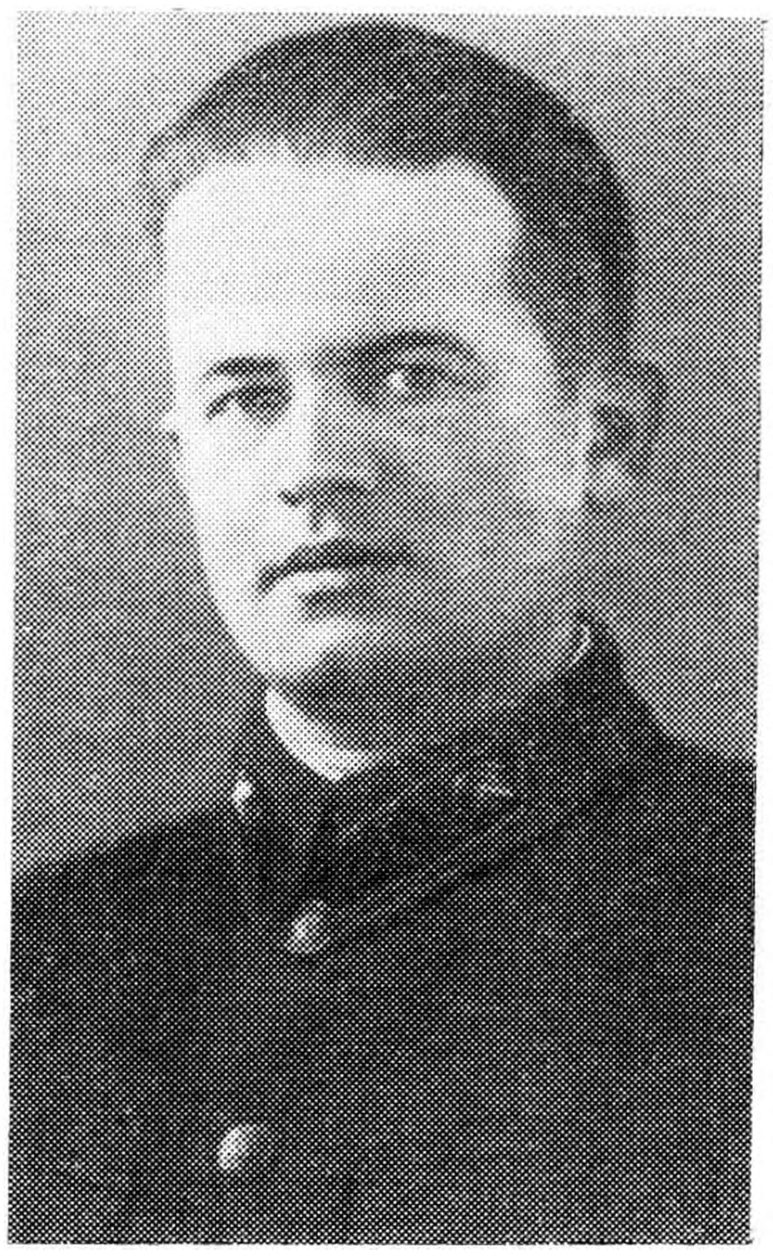
Московская застава, Средняя Рогатка. Еду к Пулкову. Меня обгоняют машины. Они везут снаряды, мины, патроны, хлеб... Вот и Пулково. Выхожу из машины. Обсерватория разрушена. Еду дальше. Вот бывшие гитлеровские передовые линии. Разрушенные доты и дзоты. Спирали колючей проволоки. Черный снег.

Осматриваю станцию, записываю объемы разрушений. Вдали показалась колонна людей. Иду им навстречу. Это наши восстановители, те, кто всю блокаду поддерживал жизнь на железных дорогах Ленинграда, ускорял продвижение грузов, те, кто, не щадя своих жизней, строил стальные трассы Войбокало—Кобона, Любытино—Неболчи, Поляны—Шлиссельбург, восстанавливая после каждого налета разрушенные пути, мосты, связь, водоснабжение... Теперь эти люди направлялись восстанавливать железные дороги, по которым будет идти Победа...

ЕДИНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ

В. А. Виноградов,

дежурный по Ленинград-Финляндскому отделению



В феврале 1942 года я предложил организовать комсомольско-молодежную смену Ленинград-Финляндского отделения, отобрать для нее молодых, энергичных (пусть без достаточного опыта) работников. Хотелось, чтобы смена служила образцом, чтобы по ней равнялись. Руководство отделения согласилось с предложением. В смену вошли диспетчеры Иван Кондратьев, Анна Петрова, Владимир Иванов, помощник диспетчера Зоя Крикунова, грузовой диспетчер Галина Эйшинская.

Мы понимали: главное—контакт с людьми, с теми, кто трудится на станциях, где решается судьба перевозок. Работники смены часто выезжали на линию, учили и учились сами. О том, как шли наши дела, рассказывают сохранившиеся у меня записи.

Составитель поездов *А. Кириллов:* «Сцепщик т. Семенов, списчица т. Гусева, стрелочники тт. Ворожбина, Чачина и я не первый год трудимся вместе, сработались мы и с машинистом. А это большое дело. Когда я прихожу к ним, они уже ждут план работы на сегодня. Доложив его, я обязательно проверяю, все ли меня хорошо поняли. Убедившись в этом, действую уверенно. Поэтому нам не приходится делать лишних заездов, повышается скорость маневров».

Маневровый машинист *А. Скворцов:* «Из месяца в месяц моя бригада перевыполняет нормы. Когда подумаешь, в чем корень успеха, то ответ один: мы хорошо изучили друг друга. Я все время работаю с одним помощником и кочегаром. Не меняются и движенцы. Когда знаешь людей — легко работать».

Диспетчер *И. Кондратьев:* «По-

И. И. Кондратьев — диспетчер.

добрав штат смены, мы прочно его закрепили. Стараемся, чтобы люди поближе узнали друг друга, приноровились друг к другу — ведь у каждого есть свои особенности. У нас за долгое время совместного труда сложилась своя манера работы».

Чувство локтя — вот что было характерным для нашей комсомольско-молодежной смены. Вспоминаю, например, как работал диспетчер Иван Кондратьев. Как сейчас вижу лежащий перед ним разграфленный лист бумаги. Красные линии означают пассажирские поезда, зеленые — составы с торфом, желтые — эшелоны с продовольствием и боеприпасами. Движутся составы, неотрывно следит за ними диспетчер. Если все идет по графику — дежурство будет нормальным, но достаточно хотя бы одному поезду опоздать, и тогда город-фронт получит в этот день меньше продовольствия, меньше боеприпасов, а такое допустить нельзя.

Однажды опаздывали два состава с продовольствием, их с нетерпением ждали в блокированном городе. Как ввести их в график? Кондратьев решился на рискованный шаг: он ввел опаздывающие поезда в интервал между составами, следовавшими по графику. Диспетчер обеспечил им при этом «зеленую» улицу. Вот поезда миновали одну станцию, другую, третью и вписались в график. Задача была решена: оба состава пришли на станцию назначения вовремя. Успех был достигнут прежде всего благодаря четкой работе дежурных по станции М. И. Пименовой, И. М. Моисеенко, А. П. Павлова и других, с которыми Кондратьев поддерживал непрерывную связь.

Взаимосвязь была у него и с машинистами. Он часто передавал им записки, в которых указывал, где надо «нажать», предупреждал о скрещениях, обгонах. Машинисты верили диспетчеру, следовали указаниям его «дирижерской палочки».

Как-то с Ладоги позвонил дежурный по узлу Иван Киреев:

— Формируем тяжеловесный состав, машинист берет, но на станции Мельничный Ручей надо принять поезд прямо под колонку — воды на паровозе в обрез!

И Ваня Кондратьев провел состав по «зеленой», а в Мельничном Ручье обеспечил локомотив водой. Сколько было у него таких поездов — не счесть!

Почти тридцать лет минуло с той поры, но мне не трудно назвать моих товарищей, многих из которых я с радостью встречаю и сейчас. Это — дежурные по станции П. А. Власов, М. И. Мосин, М. Т. Женов, А. К. Кочергина, М. И. Пименова, И. М. Моисеенко, А. П. Павлов и многие другие. В те далекие годы из нашей речи как-то само собой исчезло слово «тяжело». На все команды в нашей смене был один ответ: «Есть, понятно».

Так было и в то дежурство, когда со станции, где начальником был В. К. Братчиков, пришла тревожная весть: фашисты открыли ураганный огонь, на путях стоят вагоны с боеприпасами, а с двух сторон подходят новые поезда — товарный и пассажирский с эвакуируемыми детьми...

Решение нужно было принимать немедленно. Поезда остановили на перегонах, а паровозы ушли на станцию растаскивать стоявшие там вагоны. Несмотря на непрекращающийся обстрел, люди и грузы были спасены.

В одно из дежурств мне позвонил диспетчер Ленэнерго. В тот день топливо для одной из электростанций обещали подвезти в 11 часов 30 минут, а запасов хватало лишь до 10 часов. Это грозило остановкой ряда заводов на полтора часа. И комсомольско-молодежная смена железнодорожников откликнулась на зов электриков.

О срочном грузе для Ленинграда немедленно узнали все на пути его следования: дежурные по станциям, грузовой диспетчер Галина Эйшинская, машинист паровоза топливной комсомольско-молодежной колонны имени Ленсовета Василий Елисеев. Каждый «шаг» поезда был под контролем. Его, точно по эстафете, передавали со станции на станцию и нигде он ни секунды не задерживался. Словно снежный ком, нарастали минуты нагона. Несмотря на все трудности, состав с торфом прибыл на место на два часа раньше срока!

Этот рейс стал началом особого графика для торфяных поездов. Перед ними будто по мановению волшебной палочки поднимались семафоры. По торфяным поездам железнодорожники сверяли свои часы...

Дежурному диспетчеру никогда не приходилось дважды вызывать оператора станции № 383. Достаточно было нажать кнопку, и сразу же отзывался молодой голос: «Триста восемьдесят третья слушает». Это был голос Нины Соловьевой. Но однажды № 383 изменил своим прямым обязанностям. И вот как это произошло.

Двадцать вагонов с продовольствием стояли в тот день на станции. Нашелся свободный паровоз, чтобы доставить этот груз в Ленинград. Был и машинист, но отсутствовала кондукторская бригада. И Нина Соловьева заменила бригаду. Ленинград получил в тот день 20 добавочных вагонов с продовольствием.

До создания комсомольско-молодежной смены отделения систематически не выполняли плана погрузки и выгрузки. В октябре 1942 года план впервые был выполнен на 101 процент, а результат работы нашей смены равнялся 123,7 процента.

Руководители городских партийных и советских организаций были частыми гостями у нас в диспетчерской, повседневно интересовались нашей работой.

Секретарь Ленинградского горкома ВКП(б) А. А. Кузнецов и председатель Ленгорисполкома П. С. Попков одобрили инициативу молодежи и установили поощрение за каждый поезд, проведенный в Ленинград сверх плана: каждому члену бригады выдавался в таких случаях талон на получение 100 граммов сахара, одной пачки папирос «Богатырь» и 100 граммов жира. Помню, как в один из дней мы предъявили сразу по пять талонов: полкило сахара и жиров в блокадном Ленинграде — это же было целое богатство! Продавщица вызвала директора магазина, и он долго вертел в руках наши талоны, пока разрешил выдать продукты. Он не знал, что стоящие перед ним люди доставили сегодня в город пять дополнительных составов с продовольствием...

Однажды позвонили из строительного управления: «На Ладоге артиллерийским обстрелом поврежден пирс, нужно немедленно из Ленинграда отправить туда трактор».

Платформы на станции не оказалось, подали крытый вагон с паровозом. Трактор доставили прямо на пассажирскую платформу. Стали грузить — никак в вагон не поставить. Мерили, мерили, а время шло. Тогда трактор занесли в дверные проемы и поставили его поперек вагона так, что колеса свешивались с обеих сторон. Между колесными спицами и стенками вагона заложили шпалы — только бы не свалился. Так и довезли до Ладоги. Удивлялись, как доехали.

Знаменательным был для всех нас день открытия Шлиссельбургской стальной трассы. Мы долго готовились к этому. Помню и сейчас, как шел первый состав по свайному мосту через Неву на станцию Петрокрепость. Это было ночью. Составы шли один за другим — 26 поездов! Петрокрепость, Дунай, Кирпичный завод, Мельничный Ручей были станциями подготовки этого ночного марша. Диспетчер, дежурный по отделению, старший диспетчер, начальник отдела — все следили за подготовкой. А над всеми главенствовали два командных пункта: один — на станции Шлиссельбург (Петрокрепость) — находился в вагончике, где каждую ночь проводил начальник отдела движения А. Т. Янчук, и второй — в кабинете начальника дороги Б. К. Саламбекова. Между ними действовала прямая связь.

Хочу привести почти дословно их разговор:

Саламбеков: Все готово?

Янчук: Так точно!

Саламбеков: Темнеет, можно начинать?

Янчук: Можно.

Саламбеков: Отправляйте с интервалом в пять минут...

Янчук: Первый поезд пошел в ноль часов. Второй, третий, четвертый, пятый проследовали с интервалом пять минут. Шестой отправили с интервалом шесть минут, чуть замешкались.

Саламбеков: Вы украли у меня минуту! Александр Тимофеевич, светает, больше отправлять нельзя.

Янчук: Заканчиваем. Остается два последних состава.

И так каждую ночь.

Работники комсомольско-молодежной смены принимали активное участие в подготовке к этим ночам. Поездные паровозные и кондукторские бригады работали не в одной смене, их график был несколько другим. Но успех работы нашей смены во многом зависел от них, и с ними у нас была большая дружба. На машинистов мы всегда надеялись, они нам помогали в трудные минуты. Бывало, вызовешь машиниста к селектору: надо взять тяжеловесный состав, обрисуешь обстановку.

— Возьмем! — отвечал машинист.

В результате десятки «лишних» вагонов уходили по назначению.

Трудна работа главного кондуктора, особенно зимой: попробуй выстоять на тормозной площадке много часов при 20—25-градусном морозе. Но и кондукторы нас крепко выручали. Случалось, состав есть, а кондуктора для его сопровождения нет. И зачастую окончившие рейс без отдыха переходили по нашей просьбе на другой поезд.

Так работала в блокадные годы наша единая комсомольско-молодежная смена.

НА ФИНЛЯНДСКОЙ ЛИНИИ

А. И. Августынюк,
заместитель начальника Ленинград-Финляндского отделения

Каждый ленинградец хорошо знает Финляндский вокзал, любит веселую сутолоку его перронов, откуда быстроходные электропоезда уходят к песчаным пляжам Финского залива, скалистым берегам Ладоги, сосновым лесам Карельского перешейка. В огромном пассажирском зале, купол которого как бы повис в воздухе, человека сразу охватывает приподнятое настроение, предвкушение чудесного отдыха.

А те, кто приехал в Ленинград издалека, прежде чем войти в вагон электрички, любуются архитектурным ансамблем площади Ленина. Новое здание вокзала из стекла и бетона. В центре площади высится всемирно известный памятник Ильичу. Перед памятником — гранитный спуск к Неве.

Иной стала за последние годы и станция Ленинград-Финляндский: широкая сеть путей, маршрутно-релейная централизация с программно-задающим устройством.

...В начале войны диспетчеры работали в небольшом двухэтажном кирпичном здании, стоявшем в конце пятой платформы вокзала. Когда гитлеровские войска подошли к Ленинграду, решено было перенести штаб отделения дороги в более надежное место. В короткий срок в подвалах одного из пятиэтажных домов на улице Комсомола оборудовали временный командный пункт. Когда раздавался вой сирены, извещавший об очередном налете или артиллерийском обстреле, смена диспетчеров, забрав графики, уходила на КП. Там были установлены селекторы. Низкие подвальные своды не позволяли выпрямиться во весь рост. Грохот разрывов толчками отдавался в подвале. Дрожащий свет коптилок

и свечей тускло освещал лица диспетчеров, листы графиков. А по селектору звучала уверенная команда. И. И. Кондратьев, Е. И. Захарьев, В. Н. Хвоинский, В. А. Виноградов и другие диспетчеры четко направляли ход поездов.

Диспетчер коммунист Александр Онегин был болен туберкулезом. Он приходил на дежурство с другого конца города пешком (трамваи уже не ходили). Шатаясь от голода и усталости, добирался до своего поста и сразу же на всех станциях отделения слышался его ровный голос: «Я — диспетчер».

Окончив дежурство, Онегин нередко направлялся на станции Кушелевка или Ржевка, где в то время была сосредоточена основная грузовая работа. Его маленькая, худощавая фигура мелькала среди вагонов. Диспетчер помогал дежурному по станции, такому же истощенному голодом человеку, как и он сам. Негромко отдавал Онегин приказания маневровому машинисту:

— Выведите этот состав за семафор. Вернетесь, поставите под выгрузку платформы. Затем возьмете порожняк...

И люди, не знавшие, как расшить «пробку», обретали уверенность. А Онегин уже говорил дежурному по станции, следившему за ним воспаленными после суточного дежурства глазами:

— Идите поспите немного. Замотались вы. Ну, ну, быстрее, а то всю линию мне тут закупорите. А я за вас пару часов подежурю...

Как-то к вечеру, когда Онегин уже собирался уходить на дежурство в отделение, станция подверглась налету вражеской авиации. Люди здесь работали бывалые, обстрелянные, но даже они сразу кинулись в укрытия: среди составов один был с боеприпасами. Попадет в него бомба — конец станции.

Никто и не предполагал, что Онегин, всегда такой тихий, мог так громко, так яростно приказать:

— Стой! Назад! Ко мне!..

На голос диспетчера сквозь пламя и дым бежали люди. Онегин приказал вывести состав с боеприпасами на перегон.

Никто теперь не пытался прятаться. Кто-то приготовил маршрут, кто-то прицепил паровоз. Состав вышел со станции, вырвался из-под разрывов.

Когда налет кончился, Онегин, смущенно посмотрев на окружающих, произнес:

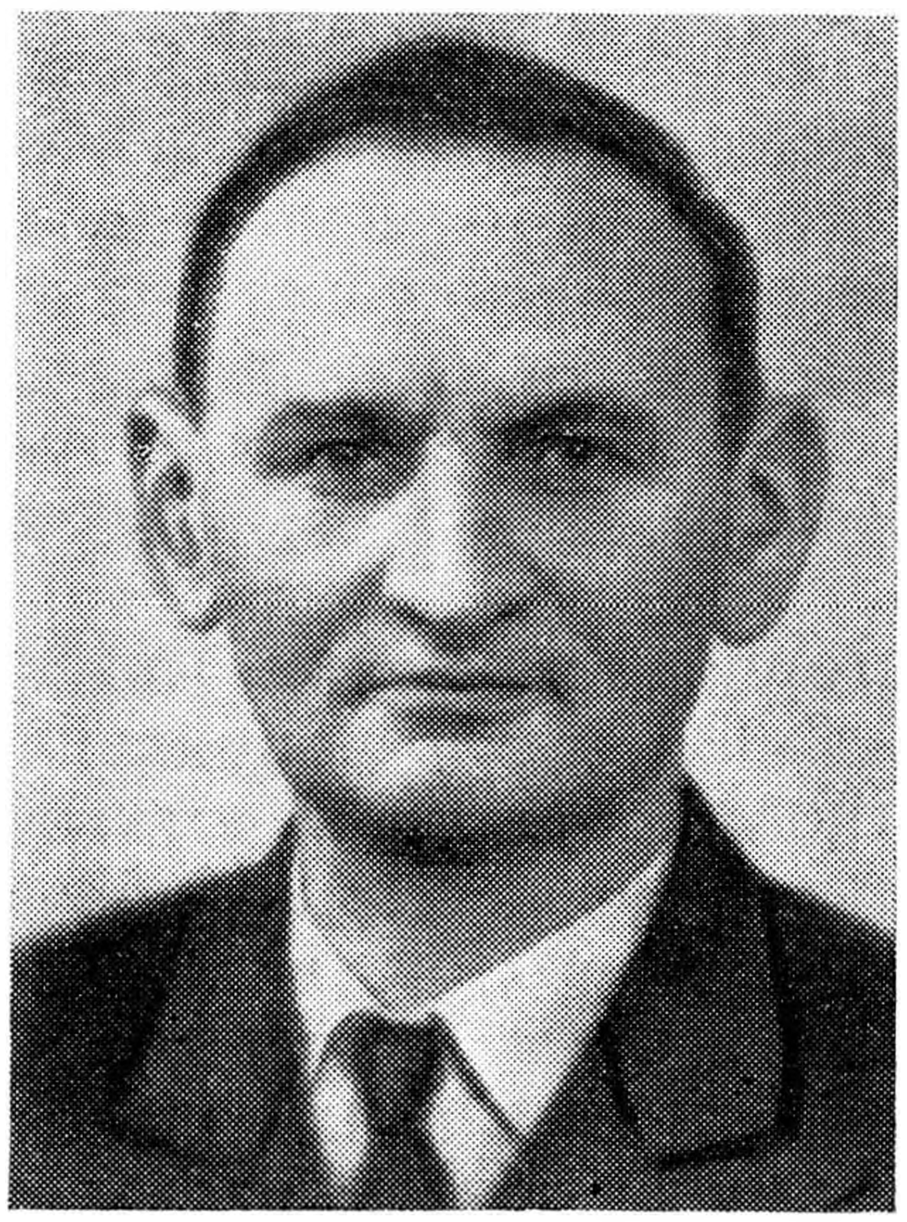
— Спасибо, товарищи.

Диспетчер воинских перевозок Григорий Кравченко (ныне начальник Ленинград-Московского отделения) умело направлял под выгрузку воинские транспорты. Иногда, обессилев от голода, Кравченко склонялся над столом, тяжелый туман обволакивал мозг, но усилием воли он поднимал голову, и вновь звучал его голос по селектору...

Дежурные по отделению Юрий Пресси и Александр Поляченко, отлично знавшие узел, командовали движением поездов,

В. Г. Аверкиев — начальник Ленинград-Финляндского паровозного депо.

С. Н. Евстафьев — заместитель начальника политотдела Ленинград-Финляндского отделения.



сутками не покидая помещение. Поляченко жил в Лесном, пешком добираться туда он не мог, а трамваи не ходили. Да и ходить домой было незачем: осколком снаряда убило жену, и он остался совсем один.

Старшему командному составу— начальнику отделения Александру Тимофеевичу Янчуку, его заместителю по оперативной части Хаиму Ильичу Голоскеру и мне — заместителю по технической части — работать с такими людьми было легко. Приказы выполнялись точно. Каждый действовал по-военному, понимая, что малейшая задержка в выполнении команды болезненно отзовется на положении дел в узле, а значит, и в городе.

Командный пункт на улице Комсомола был тесен и неудобен. Расширить его и сделать мало-мальски пригодным для сложной и ответственной работы диспетчеров оказалось невозможным. Кроме того, над диспетчерскими клетушками не было ничего, кроме пяти этажей, которые могла легко «прошить» любая бомба. В то же время оставаться диспетчерам в кирпичном домике на пятой платформе было рискованно.

Подыскали более просторный подвал в одном из домов на Боткинской улице. В двухнедельный срок помещение, где хранились дрова, было приведено в служебный вид, над ним сделали бетонный накат. Настлали полы, оборудовали восемь кабин для диспетчеров, тут же поместили телефонную станцию. Новый командный пункт обеспечили диспетчерской и телефонной связью: это было делом рук начальника дистанции сигнализации и связи Николая Ильича

Шагова. Яркий электрический свет деповской электрической станции залил свежевыкрашенные кабины. Большие чугунные печи топились круглые сутки. Даже вентиляция была. В этом подвале до конца блокады и находилось управление движением поездов Ленинград-Финляндского отделения.

Однажды поздним зимним вечером 1941 года я шел на старый КП на улице Комсомола. На ближайших улицах и площади было пустынно. В ясном небе светила луна. Вдруг раздался надсадный вой сирены — приближались вражеские самолеты. Впереди меня со стороны вокзала донесся мощный взрыв. Под ногами дрогнула земля. Укрыться было негде, и я бросился ничком на мостовую.

Когда грохот разрывов затих, я поднял голову. В небе по-прежнему светила луна, но вокруг все изменилось. Неподалеку лежал разбитый трамвай. На контактном и поддерживающих проводах висели клочья кровельного железа. Из-под земли, из разорванных труб, била вода. А на месте центральной части вокзала дымились развалины. Подойдя ближе, я увидел гигантскую воронку, а вокруг нее исковерканные металлические конструкции и груды битого кирпича. В нескольких десятках метров высилась песчаная пирамида, укрывавшая памятник Ленину.

Так не стало старого Финляндского вокзала.

Выполнив поручение, я вернулся в отделение. На стенах здания появились первые выщербины от осколков. Позднее этот кирпичный дом привлек пристальное внимание вражеских артиллеристов. Зная, что здесь находится штаб железнодорожных линий правого берега Невы, и, по-видимому, будучи осведомленными, что днем в помещении работают руководители отделения и весь инженерно-технический состав, они десятки раз били по этому месту. Во время обстрела работники отделения уходили в укрытие или просто ложились на пол.

Весь израненный, простоял наш дом до конца войны. Его разобрали лишь при реконструкции Финляндского вокзала.

Кончался 1941 год. Жизнь на Ленинградском узле замерла. Только на Ленинград-Финляндском отделении она била ключом. Сюда переместился центр деятельности северной части Октябрьской дороги. Ленинград-Финляндский узел объединил Приморскую, Белоостровскую, Васкеловскую, Ириновскую и соединительную линии. Первые три примыкали непосредственно к фронту.

Не раз приходилось мне бывать на этих станциях с так называемым комиссионным осмотром стрелок и сигналов. Казалось, какой был в этом смысл, если неделями по стрелкам не проходило ни одного паровоза? И все-таки смысл был. Соблюдение правил технической эксплуатации в таких необычных

условиях обеспечивало порядок, без которого немыслима работа железнодорожников, особенно в военное время, в близком соседстве с врагом.

К станции Сестрорецк, такой шумной и веселой в мирные дни, приходилось подъезжать на паровозе крадучись, без дымка, чтобы не вызвать артиллерийского обстрела. Паровоз останавливался в километре около рощи. Далее приходилось идти пешком и то не по шпалам, а сторонкой.

Стрелки и сигналы осматривались очень тщательно. Затем представители отделения, начальник станции и дорожный мастер обычно выходили на переезд со стороны города, ведущий в знаменитый парк Дубки с пляжем, так хорошо знакомым ленинградцам. Жителей здесь не было, дома стояли пустыми. Где-то за ними проходил наш передний край, а дальше — враг. Тишина изредка нарушалась пулеметной очередью.

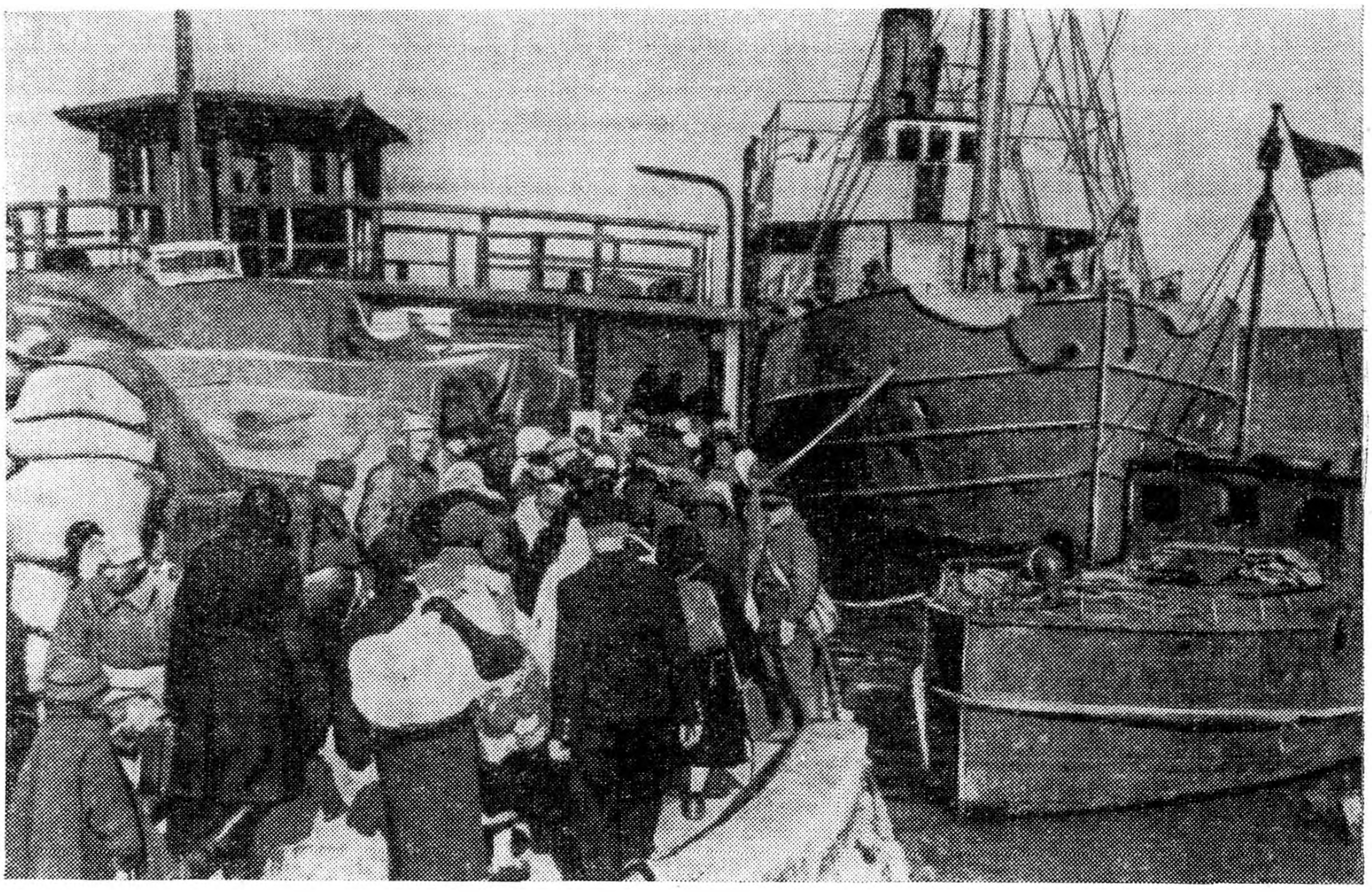
В тяжелые месяцы первой блокадной зимы многие железнодорожники жили там, где работали. В конторах и мастерских стояли кровати, топчаны, а то просто стулья или табуреты, покрытые матрацами и одеялами. В шесть часов утра в таких общежитиях никто уже не спал: все шли получать скудный дневной паек — 250-граммовый кусок суррогатного хлеба. Получив его, люди отправлялись на работу. Сцепщики поднимали тяжелые стяжки, составители формировали поезда, стрелочники переводили и чистили стрелки.

А днем ходили обедать в столовую № 2 Октябрьской дороги, которая находилась в грузовой кладовой на станции Ленинград-Финляндский. К раздаче тянется очередь исхудалых, измученных людей. В руках карточки, а в кармане крохотный кусочек хлеба, оставленный с утра. Около окошечка объявление: «10.XII.1941 года. Суп из серых капустных листьев, 250 граммов — 08 коп. Каша из дурандовой (жмыховой) муки, 50 граммов — 12 коп.». И ни жиринки, ни крупинки.

...Разбитый бомбой навес главной платформы Финляндского вокзала торчит над тысячами людей, сгрудившимися в ожидании поезда. Всюду — тюки, вещи эвакуируемых. Трамвай не ходил, и люди пешком тащились сюда через весь город, на детских саночках везли багаж и ослабевших от голода близких.

Посадкой руководили начальник станции Николай Петрович Солдатов и его заместитель Петр Алексеевич Федоров. Работники дежурной смены чем могли помогали людям: едва держась на ногах от недоедания, они перетаскивали тюки, подсаживали больных.

В один из дней во время посадки начался обстрел. Надо было соединить два состава, но в этот момент осколок сразил составителя. На его место кинулся Федоров: «Скорее, скорее сцепить состав!» Новый разрыв снаряда отбросил Федорова в сторону. Жгучая боль пронзила тело: правая рука оказалась



Эвакуация ленинградцев (1942 год).

зажатой между буферами. «Как же состав? Сцепить некому!» — промелькнуло в мозгу. Напрягая последние силы, превозмогая страшную боль, Федоров левой рукой накинул стяжку на крюк и уже без памяти повис между вагонами на буферах.

Очнулся он на платформе и сразу же спросил у окружавших его железнодорожников:

— Ушел поезд?..

Большую помощь эвакуируемым оказывали железнодорожники на станциях пересадки — Борисова Грива и Ладожское Озеро. Людей встречали свободные от работы дежурные по станции, составители, весовщики. Они помогали слабым и детям выходить из вагонов, часто выносили их на руках, сопровождали до места посадки на пароход или баржу. Инициатором этого шефства был парторг Ладожского узла Григорий Аристов, погибший в 1944 году на фронте. Он не только таскал вещи, но и подбадривал шуткой, добрым словом. И хмурые, тоскливые лица светлели, люди начинали улыбаться.

Первый период эвакуации населения продолжался до ноября 1942 года. За это время со станций Ленинградского узла, главным образом с Финляндского вокзала, было вывезено 1 568 260 ленинградцев. Железнодорожники Ленинград-Финляндского отделения с честью выполнили задание Военного совета фронта и Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся.

До войны на пустынных берегах Ладоги была лишь одна станция — Ладожское Озеро — с четырьмя путями. Зимой 1941 и весной 1942 года военные железнодорожники построили здесь еще несколько станций с путями, выходившими на пирсы. Это было сделано в короткий срок, часто с отступлением от технических условий — к этому вынуждала военная обстановка, необходимость как можно скорее наладить коммуникации осажденного города.

Однако железный закон транспорта — строгое соблюдение правил технической эксплуатации — никто не отменял. Все недоделки устранялись в процессе эксплуатации станций. Комиссионные осмотры состояния пути, стрелок и сигналов проводились на Ладоге гораздо чаще, чем на других станциях Ленинградского узла. Комиссию в составе начальника дистанции пути, сигнализации и связи или их заместителей с участием начальника станции и дорожного мастера приходилось возглавлять мне. Все мы приезжали из Ленинграда в крытой дрезине. К моменту приезда комиссии у входной стрелки выстраивался в шеренгу весь свободный штат станции Ладожское Озеро во главе с начальником станции или его заместителем. Отдавался рапорт. После этого комиссия приступала к работе.

Путейцы, порой без сна и отдыха, трудились так, что даже столь требовательный человек, как заместитель начальника узла В. В. Чубаров, не мог ни к чему придраться. Да и не только путейцы. Все, кто работал в то время на Ладоге, не жалели ни сил, ни самой жизни ради победы над врагом.

Парторганизация узла возглавила соревнование смен за увеличение нагрузки и сокращение сроков формирования поездов. У всех пунктов погрузки, на всех стрелочных постах появились лозунги, боевые листки, доски с показателями. Всюду виднелись красочные плакаты: «Ладожец! Помни: Ленинград ждет боеприпасов и продовольствия!»

Выделялись своей неутомимостью и мастерством дежурный по станции Н. Н. Лисицын и составитель Г. Г. Гайдучек. В характере Лисицына была особенность: чем труднее и сложнее складывалась обстановка, тем веселее и оживленнее он становился. Под стать ему был и Гайдучек. Все поезда, которые он формировал, составлялись точно по правилам и всегда раньше срока.

Однажды был получен приказ: срочно сформировать состав со специальным грузом и отправить в Ленинград. В это время налетели вражеские самолеты. Через равные промежутки времени они стремительно снижались, выпускали по станции несколько пулеметных очередей и, взмыв вверх, скрывались: зенитная защита Ладожского узла была довольно сильной. Гитлеровцы бомбили и обстреливали узел только в облачную погоду.

Не обращая внимания на обстрел, Гайдучек спокойно подавал сигналы. Но вот ранило сцепщика. Побледнев, он присел на край канавы.

— Куда ранило? — кинулся к нему Гайдучек.

— В руку. Немного. Продолжай один, а то опоздаешь, — стиснув зубы, ответил сцепщик.

Составитель подбежал к паровозу.

— Механик! Живее шевели колесами. Осталось пятнадцать минут!

— За мной дело не станет! — откликнулся машинист.

Дежурный по станции Лисицын взглянул на часы: срок формирования состава истекал. Лисицын крикнул:

— Сделали состав?

— Сделали!..

После прорыва блокады начала действовать построенная военными железнодорожниками линия Шлиссельбург (ныне Петрокрепость)—Войбокало со свайно-ледовой переправой и временным деревянным мостом через Неву. Этой ветки до войны не было. Нет ее и сейчас. Всего год с небольшим действовала она, но перевезенные по ней грузы помогли войскам Ленинградского фронта накопить силы и через год полностью разгромить врага, снять блокаду Ленинграда.

С первого дня работы этой железнодорожной линии, которую ленинградцы прозвали «Дорогой победы», гитлеровцы стремились ее разрушить. По всему прифронтовому участку расположились станции. Враг, находившийся в нескольких километрах, засыпал их снарядами.

Новая линия требовала непрерывного и тщательного наблюдения. В тех условиях еще большее значение, чем это было на Ладоге, получал комиссионный осмотр путей, стрелок и сигналов с последующим устранением неисправностей. Ночью проверять состояние стрелочного и путевого хозяйства было бессмысленным. Это делалось днем, когда небольшой штат станции находился в укрытиях: гитлеровцы обстреливали станцию периодически — после завтрака и обеда, с завидной пунктуальностью.

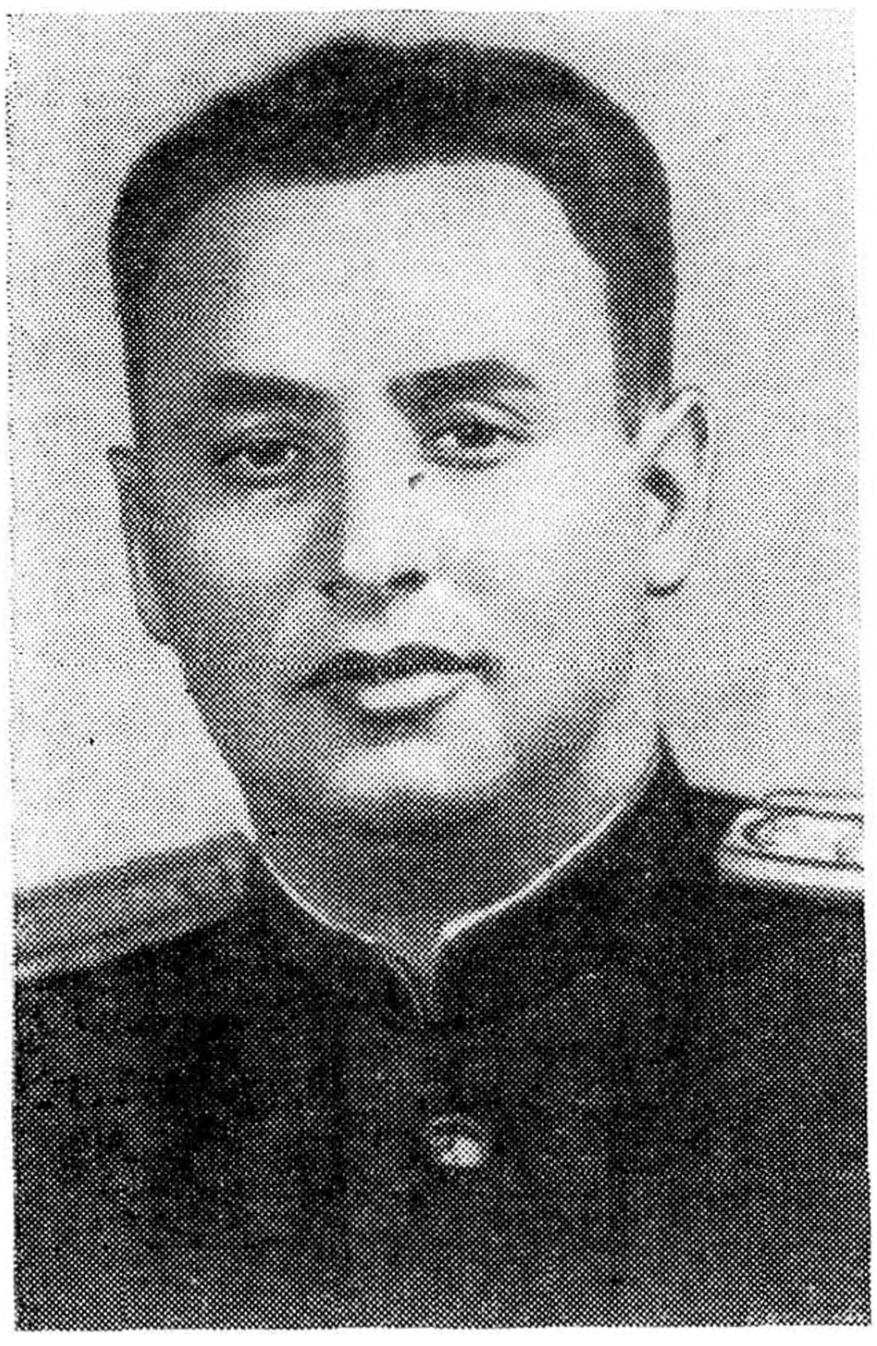
Пользуясь педантичностью врага, комиссия по осмотру путей и стрелок обычно сразу же после второго обстрела приезжала на станцию на дрезине «Пионер». Осмотрев, шли пешком на соседнюю станцию, а потом возвращались в Шлиссельбург на ночном попутном поезде.

Не всегда осмотры проходили благополучно. Постреляв в «урочное» время, гитлеровцы иногда через 10—15 минут возобновляли обстрел. И тогда членам комиссии приходилось отлеживаться в кюветах.

Особенно трудно приходилось железнодорожникам станции Шлиссельбург, находившимся на станции бессменно весь год. Сюда был перенесен центр командования движением поездов

А. Т. Янчук — начальник Ленинград-Финляндского отделения.

Х. И. Голоскер — заместитель начальника Ленинград-Финляндского отделения.



по железнодорожной ветке. Начальником станции стал приехавший сюда из Ладоги К. Т. Шевченко. На всех станциях до Волховстроя представителями «Шлиссельбургского штаба» были руководящие работники управления дороги: Н. В. Ельчанинов, П. Я. Герасименко, А. С. Кананин, М. М. Васильев, В. М. Карпов и другие. Филиал штаба находился на станции Войбокало. Его возглавлял начальник Ленинград-Московского отделения Н. И. Иванов.

Вокзал в Шлиссельбурге был разрушен сразу же после того, как гитлеровцы заняли город Шлиссельбург, находившийся на противоположном берегу Невы. Большой четырехосный грузовой вагон заменял его до самого конца действия Шлиссельбургской трассы. Часть вагона была отведена дежурному по станции.

Стремясь прервать снабжение Ленинграда, враг не только наносил бомбовые и артиллерийские удары по Шлиссельбургской трассе, но и совершал диверсии на железнодорожных линиях Ленинградского узла.

Как-то ранним утром лета 1943 года на входных стрелках станции Заневский пост сошел с рельсов грузовой поезд с боеприпасами. Как выяснилось позже, это было делом рук диверсанта. Воспользовавшись тем, что дежурный по станции вызвал стрелочника к себе, неизвестный (он был потом пойман) отвернул болты стрелочных тяг...

К месту аварии прибыли минеры, а вслед за ними — восстановительный поезд, начальником которого был М. М. Боченков.

Осмотрев вагоны, руководитель минеров дал приказ эвакуировать все население и дежурный персонал станции. На месте аварии остались минеры, команда восстановительного поезда и паровоз с бригадой. Особенно запомнилось спокойствие и бесстрашие Боченкова. И до этого ему не раз приходилось восстанавливать пути во время обстрелов и бомбежек, но здесь было иное...

Растащив стоявшие на рельсах вагоны, восстановители осторожно, чтобы не допустить взрыва, занялись вагоном, в котором находились ящики с особенно взрывоопасным веществом. Прикрепив вагон на тросах к крану, восстановители приподняли его. Теперь надо было отрезать рельс. Забравшись под вагон и накрывшись брезентом, двое сварщиков и Боченков стали отпиливать рельс автогеном. Перед тем, как скрыться под брезентом, Боченков озорно подмигнул мне.

Несколько минут, в течение которых шипел автоген, показались необычно долгими. Наконец шипение смолкло. В ту же секунду вагон дрогнул и повис на тросах. Из-под брезента вначале выполз мокрый от пота Боченков, а за ним сварщики, тащившие обрезок рельса. И будто ничего особенного не произошло. Они собрали приспособления и пошли к восстановительному поезду.

— Теперь действуй ты, — на ходу сказал Боченков молодому офицеру-минеру, — а я путь починю...

Это один из многих эпизодов фронтовых будней железнодорожников Ленинград-Финляндского отделения.

ПОЛИТОТДЕЛ ДЕЙСТВУЕТ

Ш. А. Кабалкин,
заместитель начальника политотдела Ленинград-Московского отделения

Двадцать восьмого августа 1941 года от станции Ленинград-Пассажирский-Московский через Мгу отправился на север последний поезд. В это тяжелое время к трудящимся Ленинграда обратились командующий фронтом Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов, секретарь Ленинградского областного и городского комитетов партии А. А. Жданов, председатель исполкома Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся П. С. Попков. В обращении говорилось:

«...Враг пытается проникнуть к Ленинграду, он хочет разрушить наши жилища, захватить фабрики и заводы, разграбить народное достояние, залить улицы и площади кровью невинных жертв, надругаться над мирным населением, поработить свободных сынов нашей Родины. Но не бывать этому! Ленинград—колыбель пролетарской революции, мощный промышленный и культурный центр нашей страны — никогда не был и не будет в руках наших врагов.

Не для того мы живем и трудимся в нашем прекрасном городе, не для того мы своими руками построили могучие фабрики и заводы Ленинграда, его замечательные здания и сады, чтобы все это досталось немецко-фашистским разбойникам. Никогда не бывать этому!..»

Коммунисты выступали со словами этого обращения в локомотивных и вагонных депо, на станциях. Были проведены собрания в каждой партийной организации, на каждом предприятии нашего Ленинград-Московского отделения дороги конкретно решалось, чем помочь фронту. Железнодорожники вместе с ленинградцами клялись,

что не пожалеют жизни, чтобы отстоять город, носящий имя великого Ленина.

Сотни коммунистов, комсомольцев, беспартийных железнодорожников ушли в народное ополчение. На отделении был создан истребительный отряд, его командиром стал заместитель начальника политотдела тов. Денисяк. Впоследствии бойцы отряда влились в состав воинской части, сражавшейся в районе Невской Дубровки.

Многие машинисты, путейцы, связисты, вагонники, работники других профессий были направлены в специальные железнодорожные формирования для обслуживания прифронтовых участков. Лучших машинистов и их помощников партийные организации локомотивных депо Ленинград-Пассажирский-Московский и Ленинград-Сортировочный-Московский направили водить бронепоезда. В их числе были А. Елкин, Б. Французов, А. Гончарук, В. Авениров. Проводники Ленинград-Московского резерва обслуживали санитарные летучки. Сотни железнодорожников трудились на строительстве оборонительных сооружений.

Партийные организации пассажирского и сортировочного узлов, коллективы предприятий шефствовали над воинскими частями, оказывали большую помощь бронепоездам. Был организован сбор вещей для фронтовиков. Железнодорожники шефствовали и над госпиталями: несли там дежурства, помогали обо-рудованием, постельным бельем.

В первые месяцы войны не хватало винтовок. Смольнинский райком партии поручил железнодорожникам пассажирского узла выполнить заказ, трудный даже для оружейников: вернуть в строй действующих учебные трехлинейные винтовки. Их раньше использовали на пунктах обучения допризывников.

Этот заказ, который сразу же был взят под контроль партийной организации, поручили коллективу вагонного депо Ленинград-Пассажирский-Московский. Учебные винтовки стали боевыми, они выдержали испытание в бою.

Осенью 1941 года остро встал вопрос об охране предприятий, железнодорожного пути и других транспортных объектов от диверсантов. На отделении был создан рабочий отряд, в состав которого вошли главным образом коммунисты и комсомольцы. Вначале командиром отряда был назначен начальник вагонного участка И. А. Завьялов.

Рабочий отряд вооружили охотничьими ружьями, собранными у населения, и бутылками с горючей смесью. Бойцы изучали военное дело, несли дежурство на важнейших объектах.

Близость фронта все время давала себя знать. В город пробирались диверсанты, которые подавали фашистским самолетам сигналы ракетами или фонарями. Обезвреживать вражеских лазутчиков было задачей не только бойцов отряда, но и

каждого железнодорожника. Партийные организации воспитывали у людей чувство постоянной бдительности.

Фашистская авиация обрушила на город огромное количество зажигательных бомб, сбрасывались они обычно кассетами. На лету кассета раскрывалась, и на цель падали десятки «зажигалок». Объектом такого нападения не раз оказывалась и станция Ленинград-Товарный-Московский. Несмотря на обширную территорию станции и множество деревянных строений, в частности складских помещений, здесь не допустили ни одного пожара.

Для организации политической работы и оказания помощи бригадам паровозов в марте 1942 года решением политотдела дороги был учрежден институт политруков локомотивов. Паровозная колонна для доставки продовольствия со станции Ладожское Озеро была закреплена за Ленинград-Московским отделением, а колонна для перевозки топлива — за Ленинград-Финляндским отделением. Комиссаром первой колонны назначили меня, сохранив за мной и прежние обязанности (заместителя начальника политотдела отделения), моим помощником утвердили Е. Гречко. Политруками стали коммунисты с большим опытом производственной и политической работы.

Еще до войны на Октябрьской дороге было широко известно имя машиниста Павла Федосеева. Он водил «Красную стрелу», один из первых был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Федосеева назначили политруком локомотива. Стал им и Василий Акимов — машинист-инструктор, в прошлом заместитель начальника политотдела отделения.

Именно тогда была введена турная езда: при паровозе находился мягкий вагон, в котором отдыхали и жили две бригады, свободные от дежурства, а вахту в это время несла третья бригада. С работниками бригад постоянно находился и политрук. В трудные моменты он брал на себя управление локомотивом. Политруки были и на участках, где велась заготовка топлива.

В феврале 1942 года Военный совет Ленинградского фронта и Ленинградский горком партии приняли решение об открытии оздоровительных стационаров, в том числе и для железнодорожников. Были выделены повышенные нормы продуктов для ослабевших, больных цингой и дистрофией. Наш стационар был расположен на Московском вокзале, он занимал лучшие комнаты. Руководителем стационара назначили мастера малярного цеха вагонного депо Ленинград-Пассажирский-Московский коммуниста Кустова.

Открытие стационара задерживалось из-за отсутствия топлива. Обратились в управление дороги с просьбой разрешить разобрать деревянный навес первой платформы вокзала. Нам

Отправление первого поезда на «Большую землю».

разрешили. Но где взять людей, которые могли бы выполнить эту тяжелую работу?

В политотделе собрались руководители предприятий, секретари партийных и комсомольских организаций, председатели местных комитетов. Посоветовались и решили, что каждое предприятие по графику будет обеспечивать стационар топливом на пять дней.

Навес разобрали, и стационар получил топливо. Пребывание в нем поставило на ноги многих наших товарищей, жизнь которых висела на волоске.

Политотдел отделения, партийные организации и руководители предприятий добивались, чтобы в служебных помещениях и общежитиях поддерживались чистота и порядок. Многие жили в вагонах, в частности железнодорожники, которые приехали в Ленинград из Чудова, Любани, Тосно и с других пригородных станций. На отделении и его предприятиях были созданы санитарные комиссии с чрезвычайными полномочиями. Работники вагонного и локомотивного депо помогали конторе обслуживания пассажиров восстанавливать водопровод и отопительные системы. Благодаря этому прачечная смогла обеспечивать чистым бельем предприятия отделения, общежития, а также подшефные воинские подразделения и госпитали. В прачечной был

оборудован даже душ. На Московском вокзале первой в городе начала работать парикмахерская.

На очистку улиц, территории предприятий выходили все, кто в силах был передвигаться и держать в руках лопату. Нам помогали работники управления дороги во главе с начальником политотдела А. Лабутом.

После прорыва блокады в рекордный срок — менее чем за две недели — был проложен железнодорожный путь от Шлиссельбурга до Полян.

В морозный день 7 февраля 1943 года на Финляндском вокзале состоялся митинг, посвященный встрече первого поезда, прибывшего с «Большой земли», и отправлению первого поезда из Ленинграда. Этот состав повел передовой машинист депо Ленинград-Сортировочный-Московский коммунист П. А. Федоров, на паровозе находился и политрук В. Акимов. Сопровождали поезд начальник политотдела Октябрьской дороги А. Лабут и автор этих строк.

ДВА БРОНЕПОЕЗДА

С. А. Степанов,
комиссар бронепоезда «Балтиец»

Это было 3 июля 1941 года. В подъемочный цех Ленинград-Балтийского электродепо на митинг собрались машинисты и их помощники, рабочие ремонтных цехов и инженерно-технические работники. Обсуждалось Обращение Государственного Комитета Обороны, который призывал советских людей грудью встать на защиту Отечества. Тут же на митинге решили: построить своими силами бронепоезд.

Сразу после митинга электромашинисты А. М. Давыдов, Г. Л. Серченко и В. И. Чубаров вместе с ревизором по безопасности движения отделения Н. П. Юрасовым в соседнем Ленинград - Балтийском паровозном депо выбрали для бронепоезда паровоз Оп-7599. Мастер Е. Д. Левашев, бригадир механического цеха А. И. Соцков и инженер А. А. Фридман в это же время на станции Ленинград-Товарный-Балтийский отобрали для бронепоезда две четырехосные платформы грузоподъемностью 60 тонн.

Уже через несколько часов паровоз и платформы стояли на путях цеха подъемочного ремонта нашего депо. Общее руководство оборудованием бронепоезда было возложено на мастера Е. Д. Левашева.

Бригадир А. И. Соцков с группой рабочих доставил на автомашинах с Ижорского завода стальной прокат для обшивки паровоза.

Одеть в броню паровоз и платформы — дело сложное. Опыта у нас не было. Поручили это дело

Н. П. Юрасову и мастеру Гатчинского паровозного депо А. П. Генаку. Они проконсультировались где нужно и быстро изготовили чертежи.

И вот в цехе подъемочного ремонта закипела работа. Сварщики В. И. Сафьянчиков, П. Куражов, В. И. Федоров, П. И. Крещук работали круглосуточно. Все они потом вошли в команду бронепоезда, а П. И. Крещук стал начальником разведки.

Бронепоезд строился, а его команда в это время занималась военной подготовкой. Это были добровольцы нашего электродепо, Ленинград-Балтийского, Ленинград-Варшавского и Ленинград-Витебского паровозных депо. Военные занятия проводились в районе Митрофаньевского кладбища, а на учебные стрельбы из винтовки мы ходили в тир Балтийского вокзала.

Был я в ту пору секретарем партбюро электродепо. В сентябрьскую ночь 1941 года меня вызвали в Смольный на заседание Военного совета фронта. Попасть в замаскированный, затемненный Смольный было не так-то легко, и хотя я раньше неоднократно бывал там, на этот раз с трудом нашел нужный мне подъезд. Заседание Военного совета проходило под руководством А. А. Жданова.

В постановлении № 480 Военного совета фронта говорилось: «Принять бронепоезд в число механизированных частей Ленинградского фронта, присвоить название «Балтиец». Начальнику артиллерии обеспечить материальную часть вооружения. Оформить через военкоматы города добровольцев».

Добровольцев-железнодорожников было около ста. Кроме того, в команду бронепоезда влилось около 50 кадровых артиллеристов. На платформы бронепоезда были установлены шесть 76-миллиметровых орудий, два 120-миллиметровых миномета и 16 пулеметов, в том числе четыре крупнокалиберных.

Решением Военного совета фронта комиссаром бронепоезда «Балтиец» утвердили меня. Командиром бронепоезда был назначен Н. А. Шпортко.

И вот с осени 1941 года наш бронепоезд начал совершать боевые рейсы и огнем своей артиллерии громить врага.

Широко развитая железнодорожная сеть Ленинградского узла и специально построенные ветки для бронепоездов в прифронтовой полосе обеспечивали высокую маневренность бронепоездов. Наш «Балтиец» вел огонь с пятнадцати огневых позиций, расположенных в различных секторах фронта. С огневой позиции Мяглово—Горы мы били по тылам фашистов в районе станции Мга; из Угольной гавани — по вражеским позициям в Сосновой Поляне и в Стрельне; из Предпортовой — по Урицку, Красному Селу, Вороньей горе; с позиций Левашово, Белоостров, Осельки, Васкелово — в район за Лемболово — Орехово.

Наши артиллерийские разведчики ночью пробирались со стереотрубой поближе к вражеским позициям, метров за 400—500

Бойцы бронепоезда «Балтиец».

от линии фронта, и с утра вели наблюдения за объектами врага, выискивали цели, заносили их на карту. Потом сообщали данные на бронепоезд и корректировали огонь.

Среди артиллерийских разведчиков отлично зарекомендовали себя железнодорожники П. И. Крещук, С. П. Максимов, А. Н. Никонов, А. И. Соловьев, А. И. Соцков и другие. По данным наших разведчиков было совершено много успешных огневых налетов. В один из боевых выездов с огневой позиции около станции Горы было уничтожено более 200 гитлеровцев в районе Мги. Немецкое командование ранее считало этот участок безопасным от артиллерийского огня. Для уничтожения бронепоезда была брошена авиация, но нам удалось благополучно вернуться на свою базу.

Так бывало часто. «Балтиец» неожиданно появлялся на каком-либо участке фронта и обрушивал ураганный огонь на разведанные цели. Пока фашисты засекали наши позиции, мы успевали скрыться, и вражеская артиллерия била по пустому месту.

Полтораста красноармейцев и командиров бронепоезда были дружным боевым отрядом. Железнодорожники составляли в нем основное ядро. Приходилось нам трудно, особенно в первое время блокады, когда бойцы бронепоезда вместе со всеми ленинградцами переносили огромные лишения из-за нехватки продовольствия.

В боевой жизни команды бронепоезда было немало случаев, когда бойцы-железнодорожники показывали пример высокого мужества. Однажды во время вражеского обстрела создалась

серьезная угроза нашему складу с боеприпасами. Машинисты Василий Чебанов и Алексей Давыдов под огнем врага, подвергаясь смертельной опасности, бесстрашно спасали боеприпасы.

Особенно запомнились мне дни прорыва блокады Ленинграда в январе 1943 года. Бронепоезд «Балтиец» находился в районе станции Шлиссельбург и вел артиллерийский огонь с закрытых позиций и прямой наводкой, прикрывая атаки пехоты.

Левый берег Невы, на котором находились фашисты, был сильно укреплен. Несколько рядов проволочных заграждений, доты и дзоты, лабиринты траншей, перед берегом — вмороженные в лед пики. Во время боя случилось так, что наши пехотинцы залегли. Нам это было хорошо видно. И вот группа бойцов бронепоезда ринулась на лед. Мы подбежали вплотную к залегшим бойцам и, когда вновь заговорила наша артиллерия, своим примером увлекли их в атаку.

Атака была успешной. Гитлеровцы не успели прийти в себя после удара нашей артиллерии, как атакующие подразделения ворвались во вражеские траншеи. Дело дошло до рукопашной. Фашисты не выдержали нашего натиска, побежали.

Через год наш дивизион (в него входили кроме «Балтийца» еще три бронепоезда, построенные железнодорожниками) участвовал в разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом. Был я тогда комиссаром дивизиона.

Нам приказали поддерживать артиллерийским огнем наступление 103-го стрелкового полка 85-й дивизии в районе станции Лигово и города Урицка. Эти места нам были хорошо знакомы, так как до войны мы здесь работали, водили электропоезда, а многие и жили здесь.

С огромным воодушевлением вели огонь наши артиллеристы. Это были волнующие, радостные дни. Войска Ленинградского и Волховского фронтов успешно развивали наступление, освобождая от врага город за городом.

Двигался на запад и наш дивизион. В районе станции Мшинская состоялась радостная встреча с партизанским отрядом, которым командовал тов. Егоров.

Война близилась к концу. Пришел приказ о демобилизации высококвалифицированных специалистов транспорта. А на бронепоездах дивизиона служило много железнодорожников ведущих профессий — машинистов, путейцев, связистов, вагонников, слесарей-ремонтников. Они с честью выполнили священный долг перед Родиной — у большинства на груди были ордена и медали. Наступил день, и они вернулись на железнодорожный транспорт.

Ежегодно мы, друзья-однополчане, собираемся в Доме культуры имени Карла Маркса, вспоминаем минувшие дни, когда созданные железнодорожниками бронепоезда громили врага, приближая час великой Победы.

Г. М. Кононов,

начальник политотдела Ленинград-Варшавского отделения

В первые месяцы войны железнодорожники Ленинград-Варшавского узла решили построить бронепоезд. Подобрали паровоз и несколько четырехосных платформ. Ижорский и Балтийский заводы изготовили броневые плиты.

Днем и ночью в паровозном депо и вагонном участке кипела работа. Вражеская артиллерия неоднократно накрывала огнем мастерские, выбывали из строя люди, ломалось оборудование, но строительство бронепоезда продолжалось. Когда в результате артиллерийского обстрела были повреждены сварочные агрегаты, рабочие на тележках доставляли тяжелые конструкции на соседние участки и там сваривали их. В этом огромном трудовом напряжении вожаками были руководители вагонного участка Е. Д. Яцук, Г. К. Томсинский, начальник Ленинград-Варшавского паровозного отделения П. Н. Николаев, начальник депо В. М. Чернухин, машинист-инструктор С. М. Ракузо, мастер депо Н. В. Шилов. Они по нескольку суток не оставляли мастерских.

Военный совет фронта прислал к нам военного специалиста капитана П. П. Фарутина, который оказал квалифицированную помощь в строительстве бронепоезда, подборе личного состава и его обучении.

Политотдел и партийные организации узла направили на бронепоезд лучших коммунистов, комсомольцев и беспартийных. Среди бойцов были и женщины, добровольно ставшие воинами. Сформировали санитарную часть поезда, которую возглавила врач Ленинград-Варшавской поликлиники М. А. Утехина. Ее помощницами стали комсомолки Екатерина

Федорова, Ася Филиппова, Валентина Воронина. Свыше 85 процентов экипажа бронепоезда состояло из железнодорожников. Его командиром был назначен капитан П. П. Фарутин (впоследствии гвардии полковник, заместитель командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта). Комиссаром бронепоезда стал машинист Ленинград-Варшавского локомотивного депо Б. Беляков, а парторгом — автор этих строк.

Работницы узла проявили трогательную заботу о бойцах и командирах бронепоезда: они собрали для них теплое белье, варежки, посуду...

О готовности бронепоезда доложили Военному совету фронта. Секретарь ЦК ВКП(б) и Ленинградского обкома партии, член Военного совета А. А. Жданов поблагодарил железнодорожников за самоотверженный труд и рекомендовал назвать поезд «Народный мститель».

7 ноября 1941 года — в день 24-й годовщины Октября — под шатром Варшавского вокзала состоялся митинг, на котором железнодорожники вручили команде бронепоезда красное знамя. Командир бронепоезда П. П. Фарутин от имени личного состава заверил, что бойцы и командиры сделают все, чтобы отомстить врагу за горе и страдания, причиненные ленинградцам.

Много тяжелых дней пережил «Народный мститель», но чем труднее приходилось, тем крепче, монолитнее становился его коллектив. В водокачках не было воды для заправки паровоза, и ее таскали ведрами из колодцев, оттаивали снег. Не было топлива, и люди шли в лес, рубили деревья. Вражеская артиллерия неоднократно разрушала путь, а бойцы бронепоезда под руководством путейца Маркова нередко под огнем противника восстанавливали разрушенное. Машинисты и их помощники — В. Г. Шостак, Н. П. Яшенко, Е. И. Филиппов, Б. П. Альков — не раз смотрели смерти в лицо.

В донесениях командования «Народного мстителя» по-военному скупо рассказывается о боевых буднях бронепоезда.

Вот выдержки из боевого дневника:

«17 ноября. В 12.00 зенитные орудия открыли огонь по фашистским бомбардировщикам, летевшим бомбить Ленинград. Налет отбит.

18 ноября. Артиллерийским обстрелом противника разбит вагон, погибли лейтенант Глобин, старший лейтенант Михайлов и два бойца.

20 декабря. «Народный мститель» произвел огневой налет на командный пункт противника.

21 декабря. Огнем бронепоезда уничтожены артиллерийский дзот противника, минометная батарея и 15 человек пехоты.

22 декабря. Подавили минометную батарею в районе рощи Ф., уничтожили два пулемета и один миномет.

23 декабря. В том же районе подавлены два миномета, уничтожены пулемет и орудие. Отличились командир отделения разведки старший сержант Бармин и заместитель политрука Бурангулев, которые вели разведку и обеспечивали связь под огнем противника. Выдержку и отвагу показал паровозный машинист Раук, продолжавший спокойно и уверенно вести бронепоезд даже тогда, когда осколки вражеских снарядов пробили будку».

По-своему отметил «Народный мститель» новый, 1942 год. Боевой дневник бронепоезда рассказывает и об этом.

Истекал последний час старого года. Командир разведки доложил, что в районе Т. обнаружено скопление войск, танков, артиллерии.

— Отметим, товарищ командир, Новый год так,— сказал разведчик,— чтобы фрицы хорошенько запомнили...

И отметили. На фашистских солдат и их технику обрушился шквал огня. Тотчас же поблизости черноту неба прочертили огоньки ракет и трассирующие пули: это немецкие лазутчики засекали местонахождение бронепоезда. Однако гитлеровцы не успели выпустить и одного снаряда, как поезд снялся с места и через считанные минуты оказался далеко от прежней позиции.

От отдельных огневых налетов бронепоезд постепенно переходил к систематически активным действиям. Он поддерживал своими орудиями пехоту, научился взаимодействовать и с другими родами войск, приобрел высокую маневренность. «Народный мститель» успешно

Н. А. Шпортко — командир бронепоезда «Балтиец».

П. П. Фарутин — командир бронепоезда «Народный мститель».

участвовал во многих боевых операциях. Об одной из них записал в своем дневнике новый командир бронепоезда капитан П. И. Лях:

«Это был один из обычных боевых выездов. Бронепоезду было приказано огнем с левого фланга прикрыть наступление наших частей и не допустить подхода резервов противника. Разведка доложила, что противник подтягивает свыше двух батальонов пехоты. Бронепоезд немедленно открыл беглый огонь. Противник, желая отогнать нас с занятой огневой позиции, повел по бронепоезду минометный огонь с двух направлений. Разрывы мин становились все ближе и ближе, но команда знала, что нельзя отойти, не выполнив боевого задания.

«Народный мститель» нанес мощный удар по врагу. Когда боевая задача была выполнена, бронепоезд, маневрируя, перенес мощь своего огня на минометные точки противника. Вскоре минометные батареи были уничтожены...»

Навсегда запомнилась мне ночь с 14 на 15 января 1944 года. На бронепоезд прибыл заместитель командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта П. П. Фарутин, который объявил, что в ближайшие часы начнется наступление войск фронта. Он поставил перед нами задачу: участвовать в боях за освобождение Александровки, Пушкина, Урицка и Павловска, поддерживая огнем своих орудий действия танкового корпуса прорыва.

В 3 часа ночи по боевой тревоге в вагоне-клубе бронепоезда был собран весь личный состав. Капитан П. И. Лях объявил боевую задачу и призвал бойцов и командиров с честью выполнить приказ командования, который был воспринят с огромным подъемом. Более десяти бойцов подали заявления с просьбой принять их в ряды Коммунистической партии.

На рассвете 15 января бронепоезд прибыл на огневую позицию в район Пулковских высот. Слева и справа от нас вдоль полотна железной дороги расположились артиллерийские расчеты, готовые по сигналу открыть огонь.

И вот он настал, долгожданный час. Артиллеристы обрушили на линию обороны гитлеровцев огневой удар невиданной силы. В этой артиллерийской баталии участвовал и наш бронепоезд. Перенося огонь в глубь вражеской обороны, артиллеристы «Народного мстителя» громили немцев в районах Пушкина, Александровки, Урицка, Павловска. Действуя вместе с другим бронепоездом, «Народный мститель» с 15 по 24 января подавил и уничтожил 6 вражеских артиллерийских батарей, 15 минометных и 4 противотанковых батареи, 6 пулеметных точек, взорвал 3 повозки с боеприпасами, разгромил штаб полка противника, уничтожил 250 гитлеровских солдат и офицеров.

Боевые действия «Народного мстителя» высоко оценило командование. Большинство наших солдат и офицеров было удо-

стоено орденов и медалей. Среди награжденных оказалось много коммунистов.

Экипаж «Народного мстителя» поддерживал тесную связь с теми, кто дал жизнь бронепоезду, оснастил его вооружением, послал в ряды его воинов своих лучших сыновей и дочерей. Железнодорожники Ленинград-Варшавского узла, построившие бронепоезд, были его шефами. В день третьей годовщины со дня передачи бронепоезда Красной Армии его личный состав обратился к железнодорожникам узла с приветствием. В нем говорилось:

«Мы помним тот день, когда рабочие и служащие узла собрались под шатер Варшавского вокзала, чтобы передать бронепоезд командованию. Мы тогда дали клятву — отомстить фашистским бандитам за все страдания, причиненные ленинградцам.

В годы Великой Отечественной войны личный состав бронепоезда успешно справляется со всеми задачами, поставленными командованием. За это время многие железнодорожники, пришедшие на бронепоезд рядовыми, стали командирами. Мы гордимся машинистами Т. П. Рауком, В. И. Коноваловым, путейцами М. А. Марковым, А. Н. Никифоровым и многими другими бывшими железнодорожниками, ныне отличными воинами, награжденными правительственными наградами.

Во всех боевых операциях, начиная от активной обороны и изматывания врага у стен Ленинграда до окончательного снятия блокады города, боев на Карельском перешейке и в Прибалтике, бронепоезд «Народный мститель» успешно выполнял задания командования.

Заверяем вас, дорогие шефы, что в предстоящих завершающих боях мы еще выше поднимем честь нашего бронепоезда, а вас, боевые друзья, призываем скорее восстановить железнодорожное хозяйство и город Ленина, пострадавшие от немецко-фашистских извергов».

РЯДОМ С НАМИ

И. В. Киреев,

диспетчер Ленинград-Московского отделения и Ладожского узла

На Московском вокзале, вплотную примыкая к станции метро, высится четырехэтажное красное здание. В нем уже много лет находится штаб крупнейшего на Октябрьской дороге Ленинград-Московского отделения. Сердце этого штаба, его «всевидящее око» — диспетчерская. Не выходя из ее тихих, обитых изоляционным материалом комнат, диспетчеры, однако, знают все, что делается на станциях и полустанках, «видят» каждый грузовой и пассажирский поезд.

Так вот, в диспетчерской Ленинград-Московского отделения я проработал более 40 лет. За диспетчерским пультом и застала меня война. И сразу все изменилось в моей жизни. Я сутками не приходил домой. Чаще стал выезжать на линейные станции, чтобы на месте разобраться в обстановке, лучше узнать тех, кому отдавал команды по селектору. На ватманские листы графиков легли линии, обозначавшие воинские эшелоны... Но проходили дни, и все больше редела сетка этих линий: поездов становилось меньше, а в августе 1941 года главная линия Октябрьской дороги Ленинград—Москва была перерезана в нескольких местах. Железнодорожная связь со страной оборвалась...

Час, когда это произошло, не забыть никогда. Мне казалось, будто оборвалась и моя жизнь. Я словно видел станции, захваченные врагом, видел стальной путь, который теперь зарастает травой, и боль сжимала сердце.

Однако то были лишь минуты отчаяния. Они сменились долгими днями упорного, напряженного труда, непоколебимой веры в окончательную победу над гитлеровскими захватчиками.

Осенью 1941 года я продолжал трудиться на своем прежнем месте — в диспетчерской Ленинград-Московского отделения. Его линии тогда уже кончались у Колпина, где проходил передний край обороны. Вражеские снаряды часто выводили из строя линии связи, разрушали железнодорожное полотно. Работать было трудно, но мы делали все для того, чтобы составы на этом отрезке магистрали продвигались днем и ночью. Это обеспечивалось усилиями железнодорожников всех профессий — машинистов и диспетчеров, вагонников и связистов, путейцев и дежурных по станциям.

Вспоминается один из эпизодов тех дней. Произошло это в темную сентябрьскую ночь — дождливую, ветреную. Нервы — на пределе: темень, непогода, сигналы на линии погашены, и поезда идут по участку, ощупывая каждый свой «шаг». Тут одно спасение: непрерывная, ежеминутная связь диспетчера со станциями.

Вдобавок ко всему в ту ночь предстояло пропустить к фронту два бронепоезда. Мы их по коду называли «Борис Павлович».

Вызываю по селектору станцию Славянку. Молчание. Еще раз зову. Опять молчание. «Неужели обрыв?»—мелькнула тревожная мысль. Что же делать? Вот-вот запросят путь для бронепоезда, а селектор, телефон, телеграф молчат. Вдруг звонок.

— Говорит «Борис Павлович». Как отправление?

Что ответить? Решил сказать правду:

— Прервана связь с линией, придется обождать...

Но обождать в данном случае означало сорвать важную боевую операцию бронепоезда, помешать ему в назначенное командованием время выйти на свою позицию, открыть огонь по врагу и отойти на недосягаемый для гитлеровцев участок.

Однако до выхода «Бориса Павловича» на перегон еще есть считанные минуты. Надо во что бы то ни стало связаться со Славянкой. Я стал звонить в дистанцию связи, спрашивать, что предпринято. Отвечают: «Послана восстановительная летучка, участок обслуживает надежный электромеханик, если жив — не подведет».

Прошло еще минут десять, каждая из которых казалась вечностью. И вдруг зазвонил телефон. Я схватил трубку и услышал:

— Диспетчер! Диспетчер! Линия восстановлена!

С радостью отдаю по селектору команду:

— Первый главный путь подготовить для приема «Бориса Павловича»...

Железнодорожный узел блокированного города, несмотря ни на что, продолжал жить. Главной его артерией стала Финляндская линия, протянувшаяся к берегам Ладоги, где начиналась знаменитая на весь мир «Дорога жизни». Там стал позднее работать и я.

ВАГОНЫ ВЫХОДЯТ НА ЛИНИЮ

И. А. Завьялов,

начальник Ленинград-Московского вагонного участка

Война застала меня в должности начальника 8-го вагонного участка. По указанию Ленинградского обкома КПСС мы в первые же дни организовали производство снарядов. Но важной заботой коллектива было также обслуживание санитарных поездов и летучек, которые даже в самое тяжелое для Ленинграда время продолжали работать, вывозя раненых с фронта в городские госпитали.

Трудность их обслуживания заключалась в том, что во время каждого рейса они попадали под артиллерийский обстрел и возвращались с большими повреждениями. Их надо было срочно ремонтировать. Свободным вагонным парком узел не располагал и заменить пробитые осколками вагоны было нечем.

Мастер пункта по осмотру санитарных поездов Н. К. Никифоров сумел сплотить вокруг себя небольшой коллектив осмотрщиков, слесарей и плотников, которые, несмотря на голод и холод, отсутствие необходимых материалов, ни на час не прекращали ремонтных работ.

Вагоны трудно было находить не только для санитарных летучек. К началу эвакуации населения Ленинграда через Ладожское озеро пассажирский вагонный парк оказался сильно поврежденным бомбардировками и артиллерийскими обстрелами. Сформировать хоть один состав было целой проблемой — потребовалось десять составов! Такое задание получили работники нашего участка.

Помню, как пришлось осмотреть буквально все вагоны, находившиеся на станциях Ленинград-Пассажирский-Московский и Навалочная. В результате были отобраны наименее пострадавшие. Но что озна-

чало «наименее пострадавшие»? Это были вагоны без стекол в оконных рамах, с пробоинами в кузовах. Ремонт этих вагонов требовал большой затраты труда и материалов.

И. П. Сергеев, А. Жернаков, А. Попов, К. И. Дмитриев и многие другие трудились, не жалея сил. Рационализаторы предложили пробоины в обшивке заливать отработанным баббитом. Для заделки оконных рам использовалась фанера, в которую вставлялись небольшие куски стекла. Во всех вагонах установили печи-времянки, тщательно подготовили ходовые части и тормоза.

Каждый состав, подготовленный для перевозки людей, принимал лично начальник дороги Б. К. Саламбеков. Затем составы передавались на Ленинград-Финляндское отделение.

Выполняя ежедневно ряд заданий, которые были тесно связаны с нуждами города-фронта, работники вагонного участка одновременно несли обязанности чисто воинского порядка. Все мужчины являлись бойцами рабочего отряда, который входил в состав большого подразделения всего Ленинград-Московского-Пассажирского узла.

Первое время мне пришлось командовать этим подразделением. Его комиссаром был В. В. Гаврилов. Как правило, все бойцы находились на казарменном положении и проходили повседневную боевую подготовку. Охрана парков станции Ленинград-Пассажирский-Московский и самого депо, патрулирование прилегающей территории входили в задачу этого отряда, и надо сказать, что товарищи с честью выполняли свою задачу. Около 150 работников вагонного участка ушли защищать Ленинград.

Много бед приносили нам артиллерийские и воздушные налеты. Вспоминается мне 17 апреля 1942 года. В этот день противник совершил комбинированный авиационный и артиллерийский обстрел Ленинграда. Снаряды попали почти во все здания нашего участка. Один снаряд разорвался у главного входа в депо, тяжело ранив трех рабочих.

Несмотря на сравнительно небольшой объем эксплуатационной работы, в начале 1942 года все же стала ощущаться необходимость пуска некоторых цехов, которые мы вынуждены были остановить в связи с недостатком электроэнергии. В конце марта депо получило небольшой лимит электроэнергии, и тогда удалось пустить несколько станков в колесном и столярном цехах.

Вскоре после прорыва блокады, в январе 1943 года, решено было пустить прямой поезд Ленинград—Москва через Мельничный Ручей—Волховстрой. Пригодились вагоны, которые готовили в депо зимой 1942/43 года. Пуск прямого поезда в столицу из фронтового, теперь уже полублокадного города явился большим событием.

Нельзя забыть тех, кто самоотверженно трудился в тот последний блокадный год — А. А. Чернецова, Н. Ф. Богданова, Е. В. Артемьева, М. М. Тоненбаума, В. Ф. Сечкина, Ф. И. Руденко, М. Хапикова, А. Титкова и других. Все они были кадровыми работниками депо, пережили вместе с коллективом самое тяжелое время — зиму 1941/42 года. От постоянного недоедания многие потеряли тогда способность ходить, опухли. Наиболее выносливые оборудовали в депо комнаты для жилья, поставили кровати, и ту скудную пищу, которую выдавали в магазинах, доставляли прямо в эти комнаты. Кроме того, в депо был поставлен вагон-ресторан, в котором готовилась дополнительная пища из случайно добываемых продуктов, в основном дурандовый суп, иногда — конина. Это шло дополнением в рацион для особенно ослабевших.

В конце 1943 года из эвакуации были возвращены вагоны поезда «Красная стрела». Они были в крайне запущенном состоянии. Пришлось организовать в депо их ремонт в условиях, когда не было необходимых материалов. Однако с помощью ленинградских предприятий, особенно завода лаков и красок имени Д. И. Менделеева, удалось решить и эту задачу.

В январе 1944 года блокада города была снята, всю линию Ленинград—Москва освободили от врага. И, конечно, сразу было решено возобновить курсирование старейшины советских фирменных поездов — «Красной стрелы». Его первый рейс 20 марта 1944 года превратился в торжество.

ДЕПО ПРОИЗВОДИТ СНАРЯДЫ

Е. П. Кириллов,

начальник Ленинград-Балтийского электродепо

В начале войны Ленинград-Балтийскому электродепо было поручено изготовлять части для автоматического оружия, а в сентябре 1941 года на нас возложили еще одну сложную задачу: организовать в деповских мастерских производство снарядов. На долю нашего коллектива пришлось 13 наиболее сложных станочных операций.

Задача оказалась очень трудной: технологическая база депо совсем не была приспособлена для массового выпуска такой продукции. Не хватало станков, отсутствовали специальные приспособления и точный мерительный инструмент. Не было и нужного количества токарей. Но каждый из нас понимал: дело, которое нам поручено, — важное, нужное для победы над врагом, и мы прилагали все силы, чтобы наладить производство боеприпасов.

Создали специальный цех, во главе которого поставили А. В. Зякина — опытного железнодорожного командира, волевого человека. Технологию мы позаимствовали у завода имени Карла Маркса. Завод выделил нам несколько приспособлений, инструментов, но этого было мало, многое пришлось создавать своими силами.

Токарных станков было только три, а требовалось два десятка. Их удалось достать на эвакуированных предприятиях города. К 1 декабря 1941 года у нас уже насчитывалось 18 станков.

Инженеры и техники депо немедленно занялись разработкой технологического процесса, конструированием недостающих приспособлений, подготовкой кадров, при этом многие проявили творческую инициативу, изобретательность. Мастер цеха инженер Н. В. Алексеев,

например, стал автором ряда приспособлений. Под его руководством они были изготовлены, а полученные на заводе конструкции переделаны применительно к деповским станкам.

На одном из станков обработка деталей производилась двумя резцами. Токарь Н. П. Аман предложил заменить два резца одним, особой конструкции, и сам изготовил такой резец. В результате время обработки деталей значительно сократилось.

Для запуска станка, занятого на десятой операции, требовался специальный копир, отсутствие которого могло задержать ввод цеха в эксплуатацию. Тогда решили обрабатывать детали без копира, вручную. За это взялись токари Н. А. Полещук и И. А. Головатюк. Изготовляемые ими без копира детали по точности обработки соответствовали всем техническим требованиям.

Токарь С. И. Иванов предложил специальный шаблон, который ускорил выполнение двух операций.

Очень сложной оказалась регулировка копиров. Малейшая неточность при их установке грозила порчей целой партии деталей. Токарь Н. А. Хрисанфов в короткое время отлично освоил настройку копиров и стал квалифицированным наладчиком.

Уже через 20 дней после начала работ со станков депо стали сходить законченные изделия.

Успешно разрешили и вопрос рабочей силы. Управление дороги смогло направить в депо лишь несколько токарей. Узнав об этом, многие комсомольцы решили освоить эту специальность. Первой пришла в цех Т. К. Новгородская. Она настойчиво изучала токарное дело и через короткое время стала самостоятельно работать на станке. Ее примеру последовали комсомолки П. В. Давыдова, Е. Н. Зуева, молодые работницы Е. Е. Ермолаева, Т. Ф. Мулярова и другие. До этого они работали смазчицами, уборщицами. Пришли в специальный цех и многие домашние хозяйки. Они вскоре стали хорошими станочницами.

Старые квалифицированные токари во главе с мастером Н. В. Алексеевым, не считаясь со временем, передавали свой опыт и знания молодым рабочим. К 1 декабря в цехе уже трудилось 50 станочников. Это позволило перейти с двухсменной на трехсменную работу. В депо было подготовлено 11 приемщиков новой продукции. Особенно четко трудилась смена приемщиков, возглавляемая А. И. Никитиным. Он не ограничивался браковкой негодных изделий, но тут же выявлял причины, порождавшие брак, принимал меры к их устранению.

Так в электродепо за три недели создали и освоили новое сложное производство, на организацию которого в мирное время понадобились бы месяцы. Продукцию для фронта мы изготовляли в нескольких километрах от переднего края, под обстрелами и бомбежками. Но никто из наших рабочих не дрогнул. Делом отвечали мы на призыв: «Всё для фронта, всё для победы над врагом!»

У КОЛПИНА

Л. И. Фридляндский,

заместитель начальника
Тосненской дистанции пути

Летом 1942 года я получил назначение на должность старшего дорожного мастера Любанской дистанции пути. Явился к начальнику дистанции Д. А. Шумилову — опытному путейцу, проработавшему здесь почти всю свою жизнь, представился ему.

От него я узнал невеселые подробности: на мосту 29-го километра перегона Колпино—Поповка стоят враги, станция Колпино и платформа Металлострой ежедневно обстреливаются.

Через несколько дней вместе с заместителем начальника дистанции по политчасти Кузнецовым отправились в Колпино. Добраться туда было не просто — рядом фронт. По Московской линии днем поезда не ходили, так как весь участок — от выходных стрелок станции Обухово до 23-го километра (Ижорский завод) — был у противника как на ладони. Да и ночью поезд до Ижор не доходил — его часто обстреливала фашистская артиллерия, и он останавливался на перегоне.

Идти пешком через кирпичный завод в Колпино также было небезопасно. Противник знал, что по этой дороге подвозят к переднему краю боеприпасы и людские резервы, а вдоль трассы размещались медицинские учреждения, воинские части, огневые точки. Вот почему дорога по нескольку раз в день обстреливалась. Но после двух-трех походов в Колпино каждый из нас знал, в какое время и с какой скоростью надо миновать отдельные участки, умел различать по разрывам, какое место дороги в данный момент обстреливается. Так ежедневно работники дистанции ходили в Колпино и возвращались в Ленинград, и никто не пострадал.

В первый раз пошли мы с Кузнецовым на 20-й километр (Металлострой). Нас встретили бригадир пути Е. Александров и несколько рабочих. Познакомились. Оказалось, живут они на линии фронта: с крыльца путевой казармы в ясную погоду отлично видны вспышки от артиллерийских залпов в сторону Ленинграда и разрывы наших снарядов на позициях врага. Путейцы привыкли к обстрелам. Здесь даже нет убежищ и укрытий. Окна путевых зданий заделаны фанерой, кое-где в нее вставлены белые стекла от путевых фонарей. К счастью, прямых попаданий в здания не было, но они изрешечены осколками мин и снарядов... Решили на откосе бывшего второго пути вырыть простейшие укрытия.

Вместе с бригадиром Александровым мы пошли в сторону Колпина. На 22-м километре, у моста, в путевой деревянной казарме жили с семьями путевые обходчики Портянко и Кузьмов. У одного из них недавно погиб восьмилетний сын: снаряд оборвал высоковольтную линию, а мальчик схватил концы проводов...

Рядом, на 23-м километре, в путевой казарме жили семьи путевых рабочих Шалаевского, Николаева, Иванова, а в путевой будке 24-го километра — рабочий Петров с дочерью. Его жена погибла во время артиллерийского обстрела. Рядом с домами виднелись воронки от разорвавшихся снарядов.

Несмотря на голод и обстрелы, рабочие этого путейского отделения собрали урожай с приусадебных огородов в 1941 году и засадили участки в 1942 году. Правда, картофеля собрали мало, но свеклой и капустой себя обеспечили. К работе люди относились добросовестно, охрану пути несли четко. Это подтверждалось многими проверками.

...Станция Колпино. Вокруг все напоминает, что здесь проходит линия фронта: враг — в трех километрах. Почти непрерывно рвутся снаряды, огонь ведется по заводу, городу, станции, по дороге, ведущей от Колпина на Ижору.

В городе много военных, но немало и гражданского населения. Несмотря на обстрелы, Ижорский завод действует, помогает фронту: здесь ремонтируют танки, пушки, выпускают снаряды.

Коллектив движенцев и путейцев невелик: начальник станции Н. Кюнченков, дежурные Рудакова и Осипова, несколько составителей поездов, связистов, дорожный мастер И. Тихонов, бригадир пути М. Яроменок, рабочие И. Мячков, А. Корома, Ф. Мигунова, муж и жена Петровы, Плаксина, Павлов, Яськов. Все живут в районе станции — в кирпичной казарме, путевой будке и нескольких деревянных домах. В тех же домах размещаются и бойцы, полевые кухни, штабы. Между зданиями установлены огневые точки. Здесь непрерывный гул разрывов, свист пролетающих снарядов...

Станционное здание разрушено, металлический мост на 26-м километре взорван, а пролетное строение обрушилось в колпинский канал. Другой мост, к счастью, мало поврежден.

Дежурные по станции, военный комендант Медведев (ныне пенсионер) и начальник станции разместились в кирпичном здании. Днем поездов на станции не видно, а ночью кипит работа: разгружаются вагоны, прибывают и отправляются составы. Летние ночи коротки, а надо успеть многое сделать. Противник тоже не дремлет: ведет обстрел. Поезда, как правило, уходят благополучно, а путейцам утром работа: пути повреждены или разрушены, их надо восстановить, а делать это приходилось под обстрелом... В конце года, когда меня назначили заместителем начальника дистанции, мы ввели учет разрушений пути: за 1942—1944 годы их было более 150.

На станции Колпино мне приходилось в дальнейшем встречаться с крупными военачальниками, и все они были довольны работой путейцев, в короткие сроки восстанавливавших стальные километры после разрушения. Они многих знали по фамилиям, называли их настоящими героями. Среди них, например, была Федосья Мигунова.

Предметом нашей постоянной заботы были бронепоезда. В 1942 году они выходили на 23-й или на 24-й километры и, укрываясь за Ижорским мостом, обстреливали противника в районах Поповки и Саблина, после чего поспешно уходили в сторону Ленинграда, и тут же фашисты открывали ответный огонь. А ночью на участки разрушенного пути выходили путейцы...

К осени 1942 года в Колпино стали прибывать свежие воинские части, заметно увеличилось количество орудий. Артиллеристы окапывались и укреплялись у полотна дороги. Прибывало и много боеприпасов. Чувствовалось, что готовится наступление наших войск.

Оно началось в январе 1943 года. Утром мы услышали канонаду: это вела огонь наша артиллерия. В течение часа из-за грохота в Колпине трудно было разговаривать друг с другом. Операция началась успешно. За несколько часов наши части укрепились на станции Поповка, заняли поселок Красный Бор.

Прибыли железнодорожные воинские подразделения, и сразу же началось восстановление перегона Колпино—Поповка. Бойцы ползком подтаскивали рельсы, несколько человек погибло, многие были ранены. Уложили путь до 31-го километра. Так появился новый участок, который нам надо было обслуживать. После наступления гитлеровцы стали реже обстреливать станцию Колпино.

К этому времени норма выдачи хлеба у нас повысилась до 700 граммов в день, увеличились и нормы выдачи крупы, мяса, жиров. Дистанция создала на 26-м километре небольшое под-

собное хозяйство, где посадили свеклу, турнепс, капусту, немного картофеля. Возникли и индивидуальные огороды, с которых был собран в 1943 году отличный урожай овощей.

В таком же трудном положении, как и Любанская, оказалась Мгинская дистанция пути. Два ее околотка, расположенные на станции Рыбацкое и участке Ижоры—Саперная до 28-го километра северного направления, находились в кольце блокады. Управление дороги приняло решение объединить обе дистанции, и Любанская (после 1944 года — Тосненская) приняла участки Мгинской дистанции.

Начались заготовка инструмента, плановый ремонт. Для восстановительных работ потребовалось верхнее строение пути. Зимой 1943 года командование поручило нам разобрать подъездные пути на территории Ижорского завода и в районе Понтонной. Вся наша «техника» состояла из путевого домкрата и «лапы». На Ижорском заводе в мороз разобрали и отгрузили несколько километров рельсов. Потом начали разбирать рельсы на перегоне Пушкин—Ижорский завод. Рельсы таскали волоком. За январь сложили в штабель более трех километров рельсов. Собрались было их отгружать, подали подвижной состав, а рельсов нет. Оказалось, что их увезли воинские части для строительства блиндажей и укрытий. Очень это было обидно, но утешало, что рельсы защищали наших воинов.

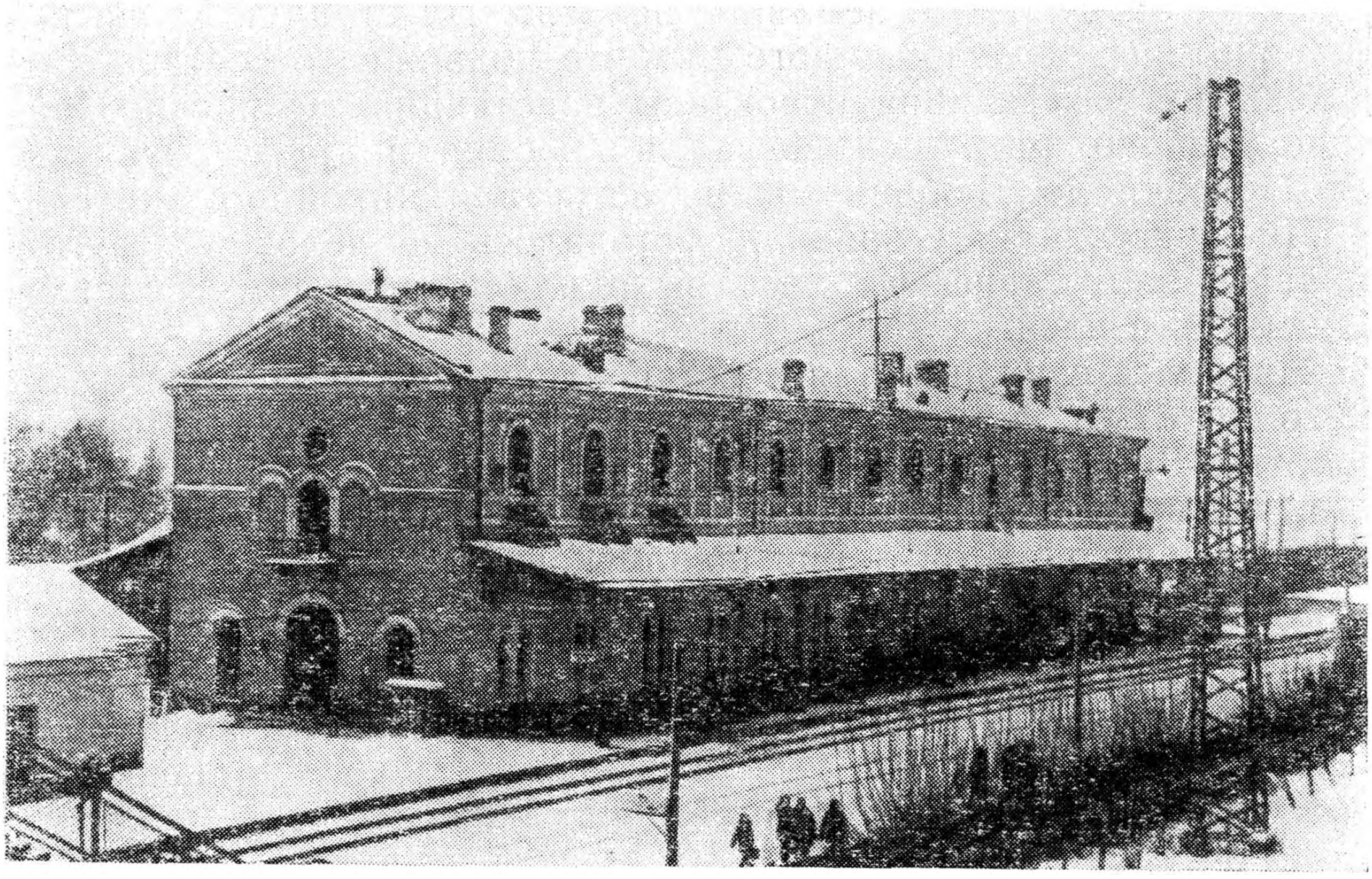
Мы считали станции Рыбацкое, Ижоры, Саперную спокойными участками, но и там было много разрушений, и они подвергались частым обстрелам, особенно на участке Рыбацкое—Ижоры.

Весной 1943 года мы вместе с начальником отделения движения К. С. Симоновым (теперь он заведует отделом транспорта и связи ЦК КПСС) производили квартальный осмотр станции Рыбацкое. Все здесь спокойно. Приехали на дрезине в Колпино и сразу попали под обстрел. Противник бил по заводу, снаряды рвались у кирпичных труб. Мы продолжали осмотр, а когда заканчивали его, обстрел тут же прекращался. Ну, прямо «по заказу».

Особенно сильному обстрелу Колпино подверглось в марте 1943 года. Ночью дежурный путевой обходчик Федосья Мигунова пришла в казарму и доложила, что прямым попаданием снарядов в первый и третий пути разбито несколько рельсов. Решаем с дорожным мастером И. Тихоновым, что восстанавливать будем после окончания обстрела, так как поезд из Колпина уже ушел.

Обстрел станции продолжался. Все путейцы были одеты, стояли в коридоре между двумя кирпичными стенами, курили, разговаривали. Тихонов решил пойти выпить чаю и пригласил меня. Я почему-то не пошел. Через несколько минут — грохот, пыль столбом. Пришли в себя и обнаружили: снаряд попал в

Разрушенный гитлеровцами вокзал на станции Любань.



Восстановленный вокзал на станции Любань.

комнату, где находился Тихонов, а по соседству ночевали бойцы. Из-под обломков извлекли Тихонова с оторванной ногой и Мигунову, которая отделалась легкой контузией. Рядом в комнате погибло восемь бойцов.

В начале зимы 1943/44 года на наш участок начали прибывать свежие войска. Стоило на несколько сот метров отойти от пути, и сразу попадаешь на артиллерийские позиции. Большое количество техники, много «катюш». Все ждали скорого наступления...

И вот наши войска двинулись в сторону Саблина и Тосно на запад. В Колпине непривычная тишина. На следующий день утром мы узнали, что блокада Ленинграда снята, а в Колпино днем прибыл оттуда первый пассажирский поезд. Какая это была радость: наконец-то дождались!

Началось восстановление главной линии Октябрьской дороги — Ленинград—Москва. Сразу же после прорыва блокады мне поручили пройти пешком участок от Колпина до Чудова. Отправились мы вместе с дорожным мастером А. А. Андреевым из Колпина. 26 января ночевали в Тосно, 27-го — в Любани, 28-го дошли до Чудова, а на другой день «на перекладных» добрались до Ленинграда.

При осмотре линии обнаружили: от Поповки до Тосно полностью разобраны и увезены рельсы с двух путей (ранее здесь был трехпутный участок), а на участке Тосно—Чудово нет одного пути. Все мосты и подходы к ним взорваны, на отдельных участках разрушено и земляное полотно. На станции Тосно подорвана часть стрелок, много разбито подвижного состава. Сожжены путевые здания и вокзалы на станциях Поповка, Саблино, Рябово, разрушен вокзал в Любани и других пунктах. От Поповки до Любани мы не встретили ни одного жителя. В Любани, как нам заявили, оставалось 26 человек. Кругом пожары, запустение. Из леса выходили фашисты и группами сдавались в плен.

Наиболее сложным для восстановления оказался участок от 32-го до 37-го километра: снаряды распахали здесь земляное полотно. Все было заминировано. Ни одной землянки, траншеи, укрытия врага не уцелело на этом участке. И все же примерно через неделю по этой линии пошли поезда...

1

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ

К. Е. Школьников,

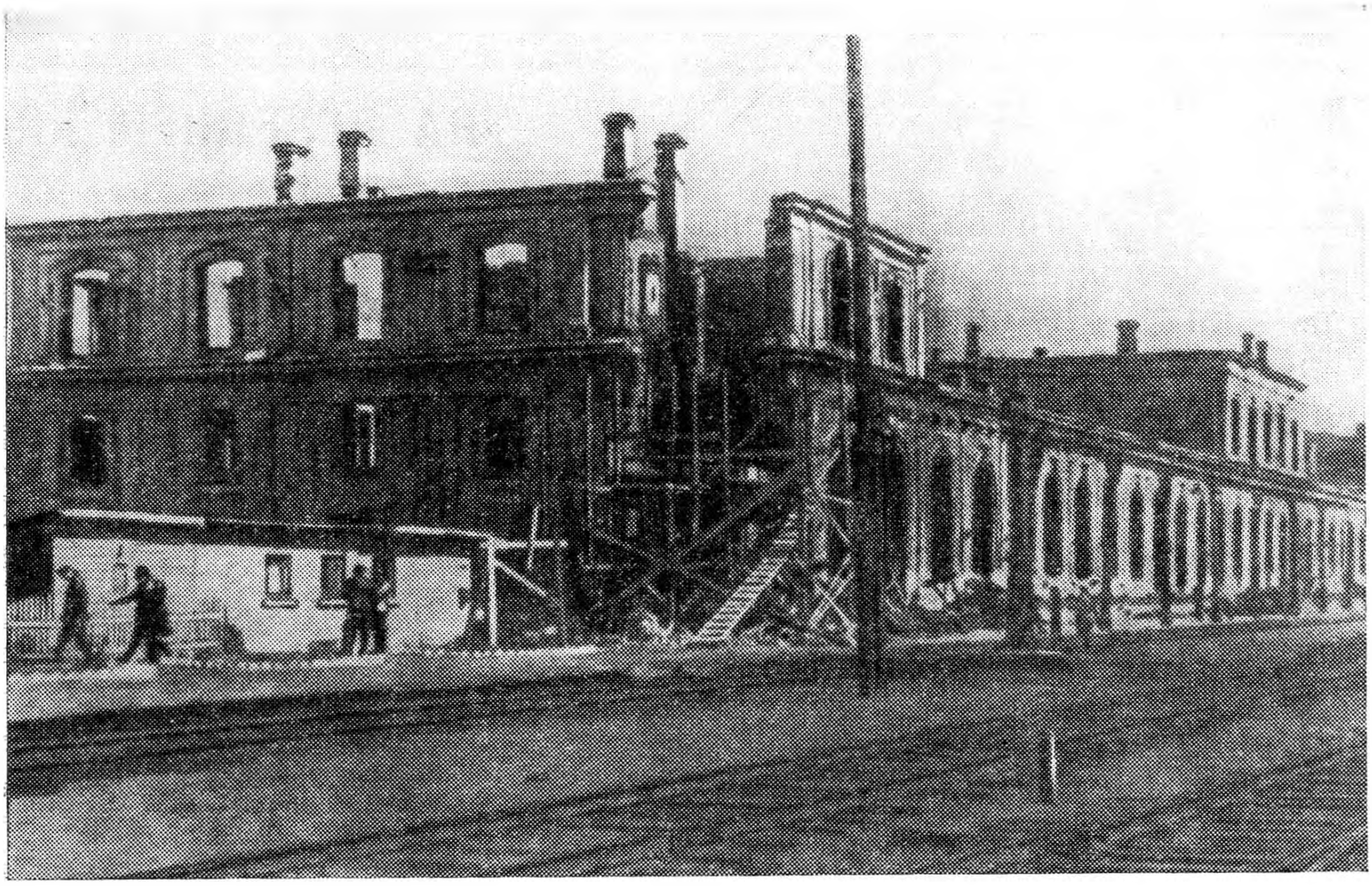
помощник ревизора НКПС
по безопасности движения

Первые недели войны. Тревожные дни, бессонные ночи. Железнодорожники Ленинград-Балтийского участка, где я работал помощником ревизора НКПС по безопасности движения, направляли все силы на обеспечение воинских перевозок. Положение на фронте становилось все более напряженным. Немецко-фашистские войска упорно продвигались вперед, приближаясь к Ленинграду.

В первых числах июля я был командирован на участок Веймарн—Гдов—Псков с задачей: в прифронтовых условиях обеспечивать безопасность движения поездов. До Веймарна доехали быстро. Навстречу попадалось много поездов из Прибалтики и Псковской области с демонтированным заводским оборудованием. На платформах и в полувагонах навалом лежали станки, различные механизмы. Видимо, при погрузке некогда было заниматься сортировкой.

Из Веймарна с попутным порожняковым составом отправились в Сланцы. Только вышли на станцию, слышим с западной стороны, из-за леса, доносятся отдаленные звуки ружейно-пулеметной стрельбы. Нам объяснили, что неподалеку, на территории Эстонии, сброшен вражеский парашютный десант, и сейчас там идет бой. Да, здесь уже чувствовалась фронтовая обстановка, но железнодорожники дежурной смены работали без нервозности, четко, слаженно. Поезда следовали один за другим.

Ночь прошла спокойно. Утром собрались ехать в Псков, но диспет-



Разрушенный вокзал в Пскове.

чер заявил, что попутных поездов в ту сторону пока не предвидится, да и телефонная связь с Псковом прервана. Вскоре в Сланцах остановился грузовой поезд, следовавший с юга. Главный кондуктор рассказал:

— Когда отправлялись из Пскова, над городом рвалась шрапнель. При подходе к Маслогостицам услышали сильный взрыв — это наверное взорвали мост через реку Великую.

Кондуктор не ошибся. В Псков нам попасть не удалось: 9 июля старинный русский город захватили немецко-фашистские войска.

2

Котлы. Небольшая узловая станция на линии Ленинград—Веймарн с ответвлением на Усть-Лугу. Расстояние от Ленинграда — 100 километров с небольшим. В довоенное время здесь проходили лишь пара кольцевых пассажирских поездов и несколько грузовых. А в начале войны станция стала одной из головных баз снабжения наших войск на этом участке фронта. Требовалась особенно четкая и бесперебойная поездная и маневровая работа. Поэтому работники ревизорского аппарата, как и отделения, постоянно дежурили в Котлах: одни приезжали, другие возвращались в Ленинград. Пришла и моя очередь.

Все междупутья и обочины станции были загромождены военными грузами. От одного конца станции до другого высокими

штабелями лежали снаряды, мины, авиабомбы, ящики с патронами. Пройти вдоль станционной площадки можно было, только лавируя по узеньким проходам между грузами.

Как и в Сланцах, железнодорожники достойно выполняли свой служебный долг в очень сложной и опасной обстановке. Ведь в случае попадания бомбы в боеприпасы что осталось бы от станции и всех, кто на ней находился?

В день моего приезда в Котлы пришлось поднимать паровоз серии «Щ», который сошел с рельсов на кривой части поворотного треугольника. О вызове восстановительного поезда из Ленинграда не могло быть и речи. В то же время нужно было срочно вызволить паровоз и освободить треугольник, чтобы оборачивать другие локомотивы.

Решили обойтись местными средствами. Накаточные башмаки находились в кладовой, но доставить их к месту аварии было очень сложно, а дело шло к вечеру, надо было торопиться, чтобы успеть все сделать дотемна. Трижды подкладывали под колеса деревянные чурки и с помощью другого паровоза пытались поставить на рельсы потерпевшую аварию машину. Но каждый раз колеса перекатывались через головку рельса и оказывались снова на земле.

Сгустились сумерки. Наружное освещение в целях маскировки было выключено. Пришлось все отложить до рассвета. Договорились о плане действий на завтра: пораньше поднять паровоз, после чего отправиться на перегон для осмотра пути. А ночью налетели вражеские самолеты. С горы со стороны аэродрома били наши зенитки. В перерывах между выстрелами слышалось характерное гудение «юнкерсов». К счастью, заградительный огонь противовоздушной обороны был настолько плотным, что ни одному из самолетов не удалось прицельное бомбометание, и сброшенные бомбы разорвались за пределами станции.

Рано утром паровоз «Щ» был поставлен на рельсы. Только мы доложили об этом в Ленинград, как зазвонил телефон. Дежурный по станции сообщил, что во время налета на участке Котлы—Веймарн поврежден путь.

— Подходит восстановительная летучка, можете поехать с ней.

Летучка задерживалась. Я и дорожный мастер отправились к аварийному месту на съемной дрезине «Пионер».

Приехали. Поврежденными оказались два звена рельсов, над глубокой воронкой торчали их разорванные концы и обломки шпал. Рядом находился путевой обходчик. Он рассказал:

— Ночь была лунная, видимость хорошая. Я шел с обходом. Вдруг слышу — летит самолет, пикирует прямо на меня. Я прыгнул в кювет, и тут же грохнула бомба. Путь, как видите, разворотило, меня засыпало землей. Встал, отряхнулся и скорее

на переезд позвонить в Котлы. А потом опять сюда: придет летучка, может быть потребуется и моя помощь. Людей-то сейчас мало.

Прибыли восстановители. Работа закипела. Вместе со всеми трудился и путевой обходчик. Скоро все было приведено в порядок.

3

В трудном положении оказались железнодорожники станции Веймарн. После взятия Пскова немецко-фашистское командование группы армий «Север» двинуло 41-й моторизованный корпус по шоссе на Ленинград. Перед Лужским оборонительным рубежом противник был остановлен частями Красной Армии и ленинградскими ополченцами. Тогда часть вражеских танков направилась вниз по течению реки Луги, форсировала ее и захватила два плацдарма на правом берегу. Один из них находился в районе деревни Ивановское, в десяти километрах южнее Веймарна. Гитлеровцам, однако, не удалось развить успех и перерезать железнодорожную линию Гатчина—Таллин. Тогда враг, используя лесистую местность, закопал танки в землю и превратил этот участок в укрепленный район. Где-то непода-

Только стены остались от Псковского паровозного депо.

леку был, очевидно, наблюдательный пункт, с которого просматривалась станция. Стоило появиться поезду, как начинался артиллерийский обстрел.

Как обезопасить движение, избежать потерь? Движенцы нашли выход из положения. Они стали пропускать поезда через станцию без остановок. Для этого скрещение поездов производили на соседних пунктах. Поезд неожиданно для противника пролетал станцию на максимально допустимой скорости. Гитлеровцы, таким образом, обрушивали огонь уже на опустевший путь. В результате ни один эшелон не получил серьезных повреждений. Зато путям и стрелочным переводам доставалось крепко. Приходилось то и дело засыпать воронки, менять детали пути. Путейцы быстро восстанавливали движение, и станция снова была готова к пропуску поездов. Затем все начиналось снова.

Однажды станционные пути пострадали особенно сильно. В это время я находился в Котлах. Меня вызвали к селектору: восстановительного поезда поблизости не оказалось и на помощь срочно вызвали нашу летучку. Был чудесный безоблачный день. Зеленели травы, вокруг все было покрыто белыми, желтыми, голубыми цветами.

Вот и станция Веймарн. Здания вокзала уже не было: оно сгорело во время недавнего обстрела.

— Где дежурный по станции?

Нам показали на бугор, покрытый дерном. Здесь, в землянке, вернее в погребе, несли свою тревожную вахту железнодорожники.

Землянка оказалась набитой людьми. Дежурный сидел у аппаратов, механик-связист прозванивал стрелочно-постовую связь.

Командир нашей летучки доложил о прибытии.

— Порядок, — ответил дежурный. — Только надобность в вашей помощи уже миновала. Неожиданно к нам прибыл ремонтный поезд. Все сделано. А вас отзывают на базу. Пропустим эшелон на Кингисепп и отправим летучку.

Мы вышли из погреба. Со стороны леса донеслось гудение множества моторов. С юго-запада в направлении Финского залива летела армада фашистских бомбардировщиков — десятка четыре. Куда они держали путь, где намеревались сбросить свой смертоносный груз?

Самолеты скрылись. Из землянки вышел дежурный по станции.

— Поезд подходит. Приготовьтесь: сейчас начнется «концерт»...

Слева показался белый дымок, и послышалось пыхтение паровоза. Вот он уже застучал колесами на входных стрелках

станции. По характерному звуку можно было догадаться, что машинист набирает скорость. Поезд встречал и провожал стрелочник со свернутым желтым флажком.

Мимо нас пронесся последний вагон, и в тот же миг послышался свист снаряда. Удар. Из-под крыши стоявшего невдалеке сарая показался дым. Строение запылало. Снова свист снаряда и разрыв. Минуты через три обстрел прекратился. На этот раз повреждений было немного. Путейцы тут же устранили их.

4

До возвращения в Ленинград мы побывали еще на нескольких станциях участка.

Молосковицы. Наш эшелон имел здесь остановку по скрещению. Я сошел с паровоза и направился к стрелочному посту. В это время раздался сигнал воздушной тревоги. Вражеский самолет пикировал прямо на наш состав. По спине у меня пробежал холодок: из вагонов никто не успел выбежать, а стрелочница, молодая женщина, продолжала готовить маршрут. Рядом со стрелочной будкой была вырыта щель. Инструкция разрешала прятаться только в случае непосредственной угрозы. И стрелочница, выполняя инструкцию, не оставляла свой пост.

«Юнкерс» пролетел над вагонами и взмыл в поднебесье. Видимо, принял состав за порожняк и не стал его бомбить.

Мы вернулись в Котлы. Сюда из Веймарна прибыл паровоз резервом. Мы глянули на него и ахнули: он был весь забрызган грязью, стенки тендера во многих местах пробиты осколками, в будке машиниста зияли пустые глазницы окон.

Машинист рассказывал:

— Попал под обстрел в Веймарне. Тряхнуло совсем рядом. Думаю — конец. Но нет, обошлось. Еле добрались своим ходом. Теперь — в депо на ремонт.

Пока машинист рассказывал, помощник стирал с тендера грязь.

— Не трогай, — сказал кто-то. — Пусть увидят в натуре, из какой перепалки вышли.

Через несколько дней мне пришлось быть свидетелем большой беды в Красном Селе. Только остановилась электричка и пассажиры начали выходить из вагонов, как налетел вражеский самолет. Он развернулся и на бреющем полете открыл пулеметный огонь. Люди бросились врассыпную, но несколько человек тут же упали мертвыми.

Железнодорожники и работники скорой помощи подобрали убитых. Раненых отправили в больницу. Платформа опустела. Лишь следы крови да выщербины на асфальте оставались немыми свидетелями этого злодеяния.

...В Волосово поезд прибыл ночью. Утром наша комиссия производила осмотр станции. Вдруг завыла сирена, загудели паровозы. Приближались три звена «крестоносцев». Защелкали зенитки. Мы спрятались в укрытии против здания вокзала. Это была траншея с бревенчатым накатом. Она могла служить защитой от осколков, но от прямого попадания бомбы не спасала. Так случилось в соседней щели метрах в сорока от нас. Прямое попадание, и кверху полетели комья земли, обломки бревен...

5

К 18 сентября части нашей 42-й армии после ожесточенных боев вынуждены были отойти на рубеж обороны Лигово—Пулково. Враг вплотную подошел к стенам Ленинграда. Но дальше этих рубежей он продвинуться не смог. Окруженный город превратился в несокрушимую твердыню. В те дни в одном из номеров «Ленинградской правды» был опубликован призыв к ленинградцам. В нем говорилось: «Важнейшей задачей обороны города является укрепление подступов... Участие в строительстве оборонительных сооружений — священный долг каждого ленинградца...»

Десятки тысяч ленинградцев вышли на строительство оборонительных сооружений у стен города. Ломы, кирки, лопаты взяли в руки и многие железнодорожники нашего Ленинград-Балтийского отделения. К ленинградским железнодорожникам присоединились многие из эвакуированных с Дновского, Псковского и других узлов. В одной из таких групп оказался и я. Было это в ноябре сорок первого.

В назначенный день в семь часов утра мы собрались на перроне Витебского вокзала. Там стоял состав из нескольких классных вагонов пригородного типа. В окнах — ни одного стекла. Вошли в вагон. В углу излучала тепло чугунная печка. Весело потрескивали ярко горевшие дрова. Освещения в вагоне не было, но пламя печурки давало отсвет. Скоро вагон заполнился разноголосым говором, запахло махоркой. Минут через десять мы уже выходили из вагонов на станции Купчино. Порожний состав ушел обратно.

Руководители штаба оборонных работ разбили прибывших на подразделения — сотни. Они комплектовались по производственному принципу. Три сотни составляли железнодорожники.

Первоначально я производил замеры и подсчитывал объем выполненных работ, затем был назначен начальником участка, на котором трудилось двенадцать сотен, в том числе железнодорожники нашего отделения. Мы работали на трассе противотанкового рва от Витебской линии до Ижорского завода. На

каждый погонный метр траншеи требовалось вынуть до 15 кубометров грунта. В сорока метрах позади рва сооружались дзоты. Впереди, по капустному полю, в сторону Шушар до железнодорожной насыпи южного полукольца простирался широкий минный пояс.

Купчино тогда было небольшой деревушкой. В одном из домиков разместилась наша «штаб-квартира». Здесь оформлялись наряды, проводились планерки, заключались договоры на социалистическое соревнование между сотнями и бригадами, выпускались боевые листки. Сюда же приносили нам обед.

Работа была трудоемкой и преимущественно выполнялась вручную. Приходилось учить людей, как вырезать лопатой грунт, каким движением удалять его.

До середины ноября погода стояла осенняя, слякотная. Ноги увязали в мокрой глине. К сапогам прилипали пудовые комья. Приходилось специальной лопаточкой счищать с обуви налипшую грязь.

Было очень трудно, но люди понимали, что их работа имеет огромное значение для обороны родного города. Сильные помогали слабым, выполнившие норму брали «на буксир» отстававших.

Но люди на глазах слабели от недоедания. Движения становились вялыми, апатичными, а работа требовала большого физического напряжения. Выручало горячее питание. Каждый участник оборонных работ получал пол-литра супа и на второе кусочек мяса с кашей или картофелем. Хлеб и сахар выдавались на руки по бригадам. В каждой из них выделялись хлеборезы. Они ухитрялись без весов делить буханки на равные порции. Сахар делили ложкой.

С половины ноября ударили морозы. Шагать по глине стало легко, но долбить мерзлую землю — гораздо труднее. Многие уже были не в силах выполнять дневные нормы и после работы, едва передвигая ноги, брели к поезду, который ежедневно отвозил нас домой.

Во время работы мы часто видели, как над нашими головами пролетали в сторону Ленинграда вражеские бомбардировщики. Слышали стрельбу зениток, разрывы. Иногда с тяжелым гулом летели в обратную сторону снаряды — ни выстрела, ни разрыва не было слышно: это наша морская артиллерия била по дальним целям.

Однажды утром, идя на работу, мы увидели множество валявшихся на земле немецких листовок. Смысл их был примерно таков: жители города, прекратите строительство оборонительных сооружений, нас они все равно не задержат. Если же будете продолжать работу, пеняйте на себя.

Мы подобрали эту мерзость и сожгли. Каждый в тот день старался работать еще лучше — сколько хватало сил.

На следующее утро немцы открыли артиллерийский огонь сначала по железнодорожному полотну, а в полдень перенесли его на наш участок. Вот один из снарядов разорвался у противотанкового рва, за ним — второй, третий...

У некоторых не выдержали нервы, и люди побежали к деревне. Противник ударил по дороге. Несколько человек упало.

С того дня гитлеровцы регулярно обстреливали нас, как правило, в полдень. Мы приноровились к этому и во время обстрела уходили в укрытия.

Однажды прямым попаданием снаряда был разнесен дом, в котором находился наш штаб. К счастью, в тот момент в доме никого не оказалось.

Сейчас деревни Купчино не существует. На месте маленьких деревянных домиков высятся многоэтажные жилые корпуса. Едва видны очертания противотанкового рва, где мы в те суровые дни трудились под бомбежками и обстрелами. Как память о тех днях у меня осталась медаль «За оборону Ленинграда» и шрам на левой руке...

СПЕЦИАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ

К. С. Рябов,
начальник административно-организационного отдела УПС

Фашистские орды рвались к Ленинграду. Пробиваясь к Финскому заливу, они пересекли железнодорожную линию Нарва—Ленинград. Тяжелые бои шли под Кингисеппом. Гитлеровцы уже продвинулись к Ропше, выходили в район Стрельна—Новый Петергоф. Ввиду близости фронта прекратилось движение электропоездов и на линии Ленинград—Ораниенбаум.

В то время я работал в аппарате уполномоченного народного комиссара путей сообщения по Ленинградскому фронту Б. П. Бещева. В один из сентябрьских дней я и начальник отдела кадров А. Г. Меркушев получили необычное задание.

Поезд, в котором находился вагон с крупной суммой денег, принадлежащих Эстонской железной дороге, застрял перед взорванным мостом через реку Нарову. Пограничники переправили девять чемоданов с деньгами кружным путем в Ораниенбаум и сдали их работникам городской милиции. И вот нам поручалось немедленно выехать туда, получить эти деньги и доставить их в Ленинград. Срочно были подготовлены необходимые документы.

В случае невозможности выехать из Ораниенбаума поездом нам следовало добираться до Ленинграда любым другим видом транспорта.

Вместе с бойцами военизированной охраны и людьми, выделенными для подсчета денег, мы приехали на Балтийский вокзал. Там нас ждала специально подготовленная электросекция. На вокзале — толпы людей: эвакуированные жители пригородов, ленинградки, отправлявшиеся рыть траншеи и противотанковые рвы. А нас тревожила одна мысль: «Что будет, если путь на Ораниенбаум уже перерезан?»

Все что осталось от станции Лигово.

Двинулись в путь. У Лигова услышали артиллерийскую канонаду. Но наша последняя вышедшая из Ленинграда электричка, в которой мы были единственными пассажирами, мчалась вперед и вперед.

Наконец мы в Ораниенбауме. Обстановка здесь фронтовая. Много бойцов, краснофлотцев, всюду орудия, танки. Начальник станции сразу предупредил нас: возвращаться надо немедленно, так как гитлеровцы вот-вот займут Стрельну и тогда путь на Ленинград будет закрыт...

— Берите чемоданы и в обратный путь! — решительно заключил он.

Но принимать деньги без пересчета нам категорически запрещалось. Оставалось одно: рискнуть и, конечно, торопиться.

В милиции нам выдали девять больших чемоданов с деньгами, причем несколько из них были набиты мелкими купюрами. Но делать нечего, надо считать, и мы принялись за работу. День стоял жаркий, пот застилал глаза, а деньгам не было конца. А тут еще начальник станции трезвонит по телефону:

— Немедленно забирайте чемоданы и — на станцию! Пропадете ни за что!

Через несколько минут снова звонок:

— Передаю сообщение командования: враг вблизи Стрельны. Немедленно на вокзал!

— Держите секцию наготове, — отвечаем мы, — едем. — А у самих еще чемодан несосчитанных денег.

Каждый из нас работал, как машина. Даже в обычных условиях такую уйму денег сосчитать невозможно было бы и за десять часов, а тут справились за три. Как нам это удалось — до сих пор не понимаю.

Вот и последняя кредитка. И вновь по телефону вопль начальника станции:

— Черт вас возьми, долго вы там будете копаться?!

Пересчитав наконец деньги и упаковав их, мы побежали на вокзал. И вот наша электросекция, крадучись, без сигналов и освещения, двинулась в путь. Она шла беззвучно. Как машинист сумел вести так поезд — его секрет.

В районе Стрельны слышалась канонада. Мы были готовы в любую минуту выскочить из электрички: на двух человек по чемодану — и бегом.

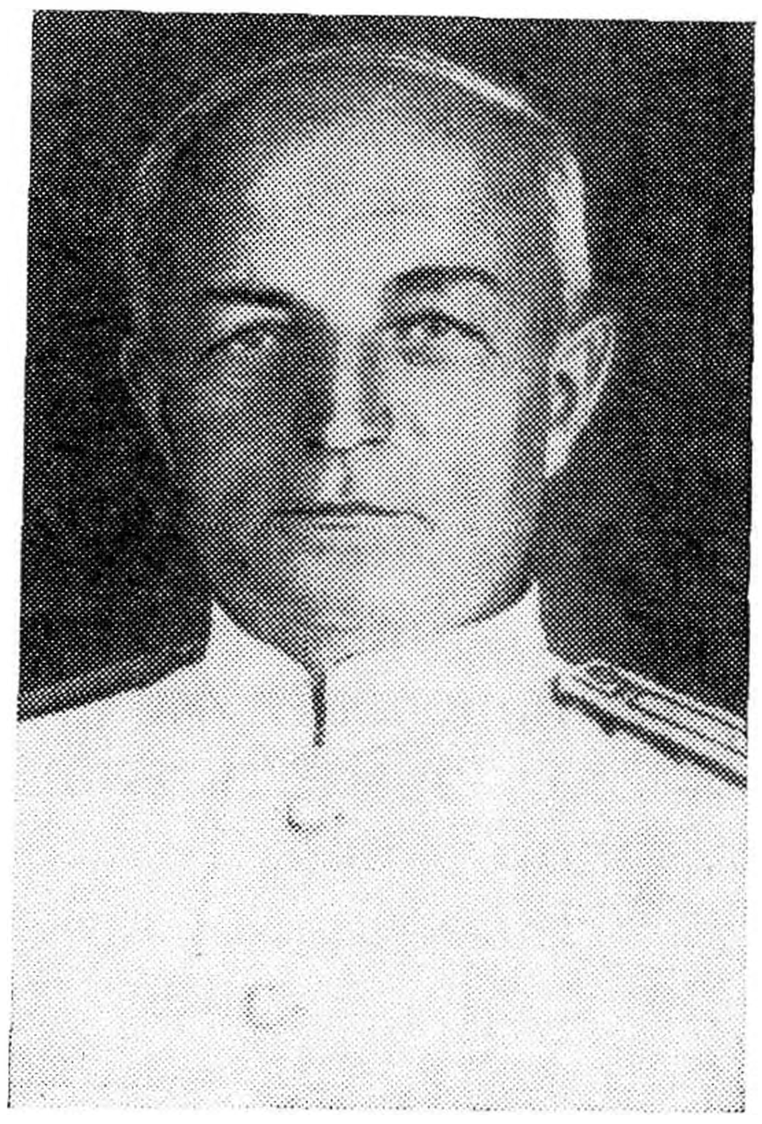
Вот и Стрельна. Тут машинист, не считаясь ни с чем, развил такую скорость, что старенький вагон дрожал как в лихорадке. «Только бы контактный провод выдержал!» — думали мы. Когда проскочили Стрельну, позади нас что-то протяжно ухнуло.

Поздно вечером прибыли в Ленинград. Чемоданы доставили в отделение Госбанка и там вновь, конечно, по счету, сдали деньги. Задание было выполнено.

КАЖДЫЙ ОТДАВАЛ ВСЕ

И. М. Иванов,

начальник пассажирского отдела Ленинград-Варшавского отделения



В начале февраля 1942 года я стал одним из уполномоченных по эвакуации ленинградцев через «Дорогу жизни» по льду Ладожского озера. Обязанности уполномоченных были немногочисленны, но ответственны. Надо было обеспечить, чтобы к платформам Финляндского вокзала подавались хорошо отапливаемые вагоны, а добиться этого было нелегко: дрова ценились на вес золота. Мы должны были следить и за продвижением поездов до станции Борисова Грива. Они ходили тогда очень медленно, главным образом вследствие затруднений с топливом и водой для паровозов. Нередко поезда останавливались на перегонах. Паровозники, кондукторы, проводники вместе с эвакуируемыми на месте заготовляли дрова для паровоза. А бывало и так: состав останавливался около какого-либо водоема. Люди становились цепочкой, ведра переходили из рук в руки, и тендер паровоза наполнялся водой. Вот почему от Ленинграда до Борисовой Гривы (44,5 километра) приходилось добираться иногда сутки, а то и больше.

В марте 1942 года меня после тяжелой болезни перевели в управление дороги старшим инспектором контроля исполнения. Мне тогда часто приходилось бывать в Каменке, где железнодорожники заготовляли дрова для паровозов.

Жили на месте заготовок в бараках и шалашах. Здесь же

находилась столовая, где было организовано трехразовое питание по продовольственным карточкам. Вражеские позиции находились отсюда в 12—15 километрах, хорошо слышалась артиллерийская канонада. Несколько раз немцы бомбили Каменку.

Вначале заготовка дров шла плохо — ослабевшие от голода люди не выполняли норм. Но постепенно дело наладилось. Несколько улучшилось продовольственное положение. Среди лесозаготовителей развернулось соревнование. Каждый понимал, какое важное значение имел его труд.

Летом 1942 года по приказу начальника дороги перед каждым железнодорожником, не занятым непосредственно на перевозках, была поставлена задача — заготовить четыре кубометра дров: два — для железной дороги и два — для нужд Ленинграда. Таким образом, помимо основных лесозаготовителей, командированных на длительное время, в Каменку стали приезжать железнодорожники на несколько дней.

Заготовленные в Каменке десятки тысяч кубометров дров значительно облегчили положение с топливом для паровозов.

...Наступили дни разгрома фашистов под Ленинградом — январь 1944 года. После снятия блокады создалась возможность для возобновления деятельности других депо города. Как бывший машинист и инженер-механик, я подал заявление с просьбой перевести меня из управления дороги на предприятие. Так я стал заместителем начальника Ленинград-Балтийского паровозного депо.

Никогда не забыть этих дней — радостных дней возрождения депо. А какие тогда у нас были кадры? В ремонтных цехах работали только женщины и подростки из железнодорожной технической школы «Юный пролетарий». Понемногу стали приходить кадровые ремонтники, паровозные машинисты и их помощники.

Паровозы нашего депо водили воинские поезда к фронту — под Нарву. Не хватало топлива, смазочных материалов, запасных частей. Но, несмотря на все трудности, на неопытность большинства ремонтников, паровозы получали необходимое «лечение» и своевременно отправлялись в рейсы.

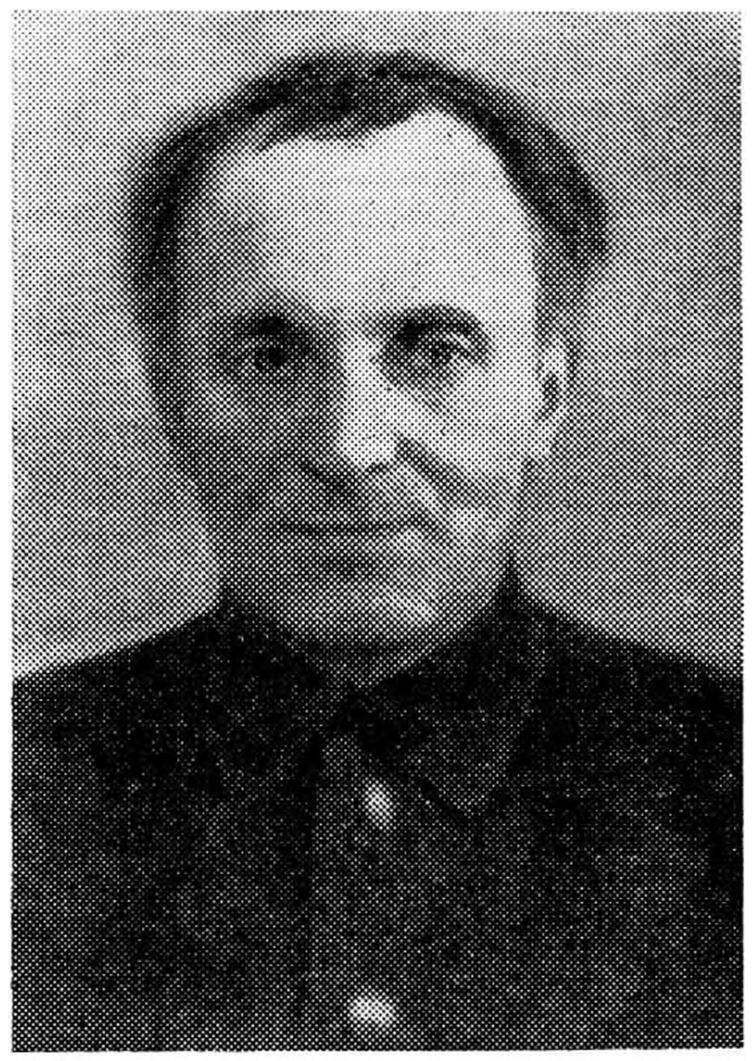
Налаживая работу возрожденного депо, наш коллектив одновременно выполнял задания городского руководства по восстановлению жилых зданий, пострадавших от обстрелов и бомбежек. Ремонтировали крыши, окна, двери, полы, а полностью разрушенные дома разбирали. Расчищали завалы, засыпали окопы и защитные щели.

И все это делали преимущественно те же ребята и женщины. Помню, вызвали меня в райком партии и предложили восстановить систему парового отопления клуба имени Карла Мар-

кса, что у Варшавского вокзала. Оторвать опытных слесарей от ремонта паровозов нельзя было, и вот десятки наших юнцов под руководством старшего инженера депо и двух бригадиров приступили к разборке замороженных батарей и заварке трещин в их элементах. В разрушенных домах выбрали уцелевшие трубы и батареи. Установили свой паровой котел, и к осени, как требовал райком, центральное отопление в клубе было восстановлено.

И. Н. Бородянский,

инженер Ленинград-Финляндского паровозного депо



В январе 1942 года я из паровозного депо ушел в армию и, как говорят, «волею судеб» попал на Ораниенбаумский «пятачок» в отдельную кабельно-шестовую роту. Как инженер-механик, был направлен к командующему инженерными войсками Приморской оперативной группы полковнику К. А. Чехову. Мне, инженер-капитану Бахшиеву и красноармейцу Вихрову поставили задачу: из найденных в Ленинграде бесхозной двухцилиндровой паровой машины и генератора в кратчайший срок создать на «пятачке» паровую электростанцию. Для этого прежде всего необходимо было достать паровой котел.

Ленинград и Ораниенбаумский «пятачок» в то время были связаны между собой автотранспортом, который следовал по Приморскому шоссе до станции Лисий Нос, а затем по льду Финского залива через Кронштадт до Ораниенбаума. И вот на автомашине ЗИС-5 через Кронштадт и Лисий Нос мы направились в Ленинград.

Паровую машину нашли на 7-й Советской улице. Внешний осмотр показал, что она может работать, но ее надо предварительно разобрать, проверить цилиндры, выточить новые кольца, осмотреть все вращающиеся части. Генератор раздобыли в заброшенном сарае какого-то недействующего предприятия. И паровую машину, и генератор требовалось подвергнуть технической ревизии и при необходимости заменить изношенные детали.

Я решил обратиться в депо Ленинград - Пассажирский - Московский, где раньше работал и где мне все было знакомо.

Помню первую встречу с ныне здравствующим Анатолием Алек-

сандровичем Куцем, покойным мастером А. А. Ковалевским и другими товарищами. Мы очень обрадовались друг другу, расспрашивали о друзьях, о тех, кто ушел на фронт, и тех, кто остался в городе. Затем я изложил свою просьбу: провести техническую ревизию паровой машины и генератора. Не буду рассказывать, как было тяжело нам вчетвером (включая шофера) погрузить на автомашину наше богатство и доставить во вторую мастерскую (веерное депо, выходящее на Обводный канал).

Пока проверяли оборудование, я, по совету А. А. Куца, достал у вагонников Ленинград-Пассажирского-Московского участка котел ВГД-28, который также перетащили в паровозное депо для осмотра и ремонта. И сейчас помню, с каким подъемом трудились слесари, котельщики, электрики, токари — все, кто был причастен к этой работе. Через три дня все было отремонтировано, проверено и подготовлено к транспортировке через Финский залив.

Подогнав две автомашины, мы погрузили имущество и запасные части, которыми нас снабдили, и отправились в путь. Переезд через Финский залив прошел благополучно, хотя вода иногда подходила под самый радиатор (была середина апреля). На месте произвели пробный монтаж оборудования (это было сделано на берегу озера), затопили котел, и когда давление поднялось до восьми атмосфер, привели в движение паровую машину и генератор. Зажглась подсоединенная к генератору лампочка. Радость была большая, и мы вспомнили сразу о друзьях-товарищах из депо, которые по законам фронтовой дружбы помогли нам выполнить важное боевое задание.

После первых дней работы, когда нагрузка на генераторе стала подходить к номинальной, наш котел начал «задыхаться». И опять на помощь пришли железнодорожники. Мне стало известно, что на станции Лебяжье стоит танк-паровоз серии «Рт». Договорились, чтобы нам его передали. Паровоз затопили, и он бесперебойно обеспечивал электростанцию нужным количеством пара.

М. А. Соболев,

ревизор финансовой службы

Осенью 1941 года я работал финансовым ревизором по контролю доходов управления Октябрьской дороги. Иной спросит: а что было делать финансовому ревизору в осажденном Ленинграде, да еще на железной дороге, имеющей тогда считанные километры и занятой лишь воинскими перевозками? Однако и в то суровое время мы продолжали стоять на страже народной копейки, беречь ее, выполняли свои скромные, но нужные стране обязанности.

Многие тысячи эвакуируемых ленинградцев, прежде чем отправиться на «Большую землю», прибывали на станцию Кобона. Здесь они приобретали билеты до пункта назначения, которые днем и ночью продавала кассир Хрибстансон.

Приехал я однажды в Кобону для ревизии и вижу: кассир едва держится на ногах и не в состоянии доставить через Ладожское озеро выручку в банк. Как быть? Деньги держать здесь нельзя. И я решил сам привезти их в банк. Сделать это было нелегко: путь на катере через озеро был далеко небезопасным, вокруг рвались снаряды, бомбы. Но ничего — доставил деньги в сохранности. Спустя несколько дней я повторил этот рейс и снова сдал выручку в банк.

То же произошло и на станции Кушелевка, где производились большие коммерческие операции, а выручка доставлялась в банк с перебоями: старший товарный кассир, ослабевший от голода, не мог передвигаться, а потом слег и вскоре скончался. И вот больше недели я с Кушелевки через весь город носил в портфеле денежную выручку в банк. К опухшим ногам словно гири подвешены, перед глазами

красные круги. Нет-нет да и разорвется неподалеку снаряд, просвистят где-то рядом осколки, а ты идешь. Иначе нельзя было.

И после этого я не раз попадал под вражеские обстрелы. Помнится такой случай. Вместе со своим начальником К. И. Воробьевым мы, чтобы проверить финансовую документацию, пешком прошли от станции Горы до Мги. Нелегким был этот путь. а прибыли туда и попали под обстрел. Да еще какой: кругом все грохотало, снаряды рвались на железнодорожных путях, возле станции, на улицах поселка. Что же, поворачивать? Нет, решили мы, от дела бежать негоже. Проверили кассу, составили акт и только после этого отправились в обратный путь.

Бывало и так: после бомбежки или артобстрела какой-нибудь станции либо вокзала проездные билеты, денежные бланки и другие ценные бумаги разлетались во все стороны. Так случилось и на станции Саперная. Еще свистели над головой осколки, рушились вокзальные стены, а мы с заведующим платформой Понтонная Емельяновым и весовщиком станции Заходько уже собирали билеты. Потом аккуратно уложили их в мешки, заделали сургучной печатью и доставили в билетно-банковский склад управления Октябрьской дороги. Это было 1 марта 1942 года. До сих пор у меня хранится копия акта приема этих ценностей.

Мне сейчас 83 года, но я продолжаю заниматься делом, которому отдал много лет жизни: работаю общественным финансовым ревизором пассажирской службы управления дороги, своим опытом и знаниями помогаю молодым товарищам.

П. Г. Теряев,

начальник Ленинград-Витебской дистанции сигнализации и связи

Первый вражеский самолет появился над магистралью Ленинград—Москва утром 9 июля 1941 года. Он сделал несколько заходов над станцией Леонтьево, сбросил бомбы на путь и линии связи. Бригады путейцев и связистов быстро восстановили разрушенное.

Налеты на станции и депо усилились с 15 июля. Бомбили каждый день, методично — с 6 часов утра до ночи, каждые два-четыре часа.

В конце июля на линию выехала оперативная группа под руководством заместителя начальника Октябрьской дороги Б. К. Саламбекова. В группу входил и я. Наше задание: руководить восстановительными работами, обеспечить непрерывное движение поездов.

В первый же день нашего выезда на линию бомбовым ударам врага подверглись станции Торфяное, Волхов и Угловка. Особенно много повреждений оказалось в Угловке. Разрушены оба пути и входные стрелки. Там же пострадал пассажирский поезд, раненых отправили в Боровичи. Только успели восстановить разрушения, как на Угловку снова обрушились фашистские самолеты. И опять—разрушенные пути и линии связи, убитые и раненые...

Стало ясным, что в намерения вражеской авиации входит бомбежка не только решающих узлов магистрали, но и промежуточных станций. С 26 по 30 июля не раз пришлось восстанавливать пути и средства связи на станциях Торбино, Вялка, Большая Вишера, Окуловка, Боровенка. Утром 31 июля было несколько налетов на станцию Красненка. 5 августа фашисты бомбили станцию и город Чудово. Взорвались вагоны с боеприпасами.

Поезда между Москвой и Ленинградом стали ходить нерегулярно. Иногда они направлялись в обход через Пестово и даже через Вологду, а иногда, выйдя на трассу, возвращались назад — в Ленинград или Москву.

30 августа враг вышел к станциям Назия и Горы. С этого дня прервались все виды проводной телеграфно-телефонной связи Октябрьской дороги с «Большой землей», с Москвой. Мы перешли на радиосвязь.

Позднее для установления прямой связи Ленинград—Шлиссельбург—Новая Ладога—Волховстрой—Москва связисты-железнодорожники построили столбовую телефонную линию от станции Шлиссельбург до правого берега Невы. Вначале предполагалось проложить подводный кабель через Неву, но сделать это не удалось из-за частых бомбежек. Тогда была протянута воздушная линия левый берег Невы—Новая Ладога с использованием проводов речного флота.

В конце ноября начала действовать ледовая «Дорога жизни». Сюда переместился центр деятельности управления северной части Октябрьской дороги. На Ленинград-Финляндский узел были командированы диспетчеры связи В. И. Усачева и П. А. Марказубов, инженеры А. В. Николаев, С. Л. Дюфур, А. И. Ивашов и другие.

Для прямой телеграфной связи Ленинград—Вологда в управлении установили радиостанцию системы «Вихрь», а с 1 сентября 1942 года — системы РАФ. Ее обслуживали электромеханики Г. Ф. Андреев, П. И. Беляев, телеграфисты Г. А. Григорьев и З. Т. Рожнова. Многие железнодорожники, в том числе и связисты, перешли на казарменное положение. До последнего дня жизни не оставили своего поста электромеханик А. Н. Васильев, служащие М. И. Кузьмин, И. И. Александров и многие другие.

Центральная станция связи дороги подвергалась бомбардировке и обстрелам. Обваливалась штукатурка, а люди, стряхнув пыль, вновь садились за аппараты, к коммутаторам. Так работали телефонистки А. Екимова, А. И. Павлович, Е. Д. Серебряникова, Г. П. Готвянская, К. И. Бутвилло, Е. С. Никитина, А. Н. Павлова, Е. Т. Кудинова, В. Ф. Коток, А. А. Ковырина. Работали в пальто и перчатках, мерзли, голодали, но своих рабочих мест не покидали.

После прорыва блокады начали строить новую железную дорогу между станциями Шлиссельбург—Междуречье—Поляны вдоль южного берега Ладожского озера неподалеку от переднего края. И здесь немало потрудились связисты-железнодорожники. Руководство дороги было обеспечено диспетчерской телефонной и телеграфной связью.

Авиация и артиллерия врага держали новую линию под непрерывным огнем. Особенно часто подвергалась ожесточенным

налетам станция Войбокало. Вокруг не осталось ни одного целого дома. Но ничто не могло сломить нашу волю. Мы вновь и вновь восстанавливали линии связи.

Мне особенно запомнился налет на станцию в один из дней мая. Вот разорвалась последняя бомба, и самолеты улетели. Прибыли восстановительные поезда-летучки. Кругом закопошились люди, подтаскивая шпалы и рельсы. Связисты забрались на столбы, чтобы соединить разорванные провода. И вдруг снова загудели самолеты, начали пикировать, завыли бомбы. Станция была полностью разрушена. В этот день погиб начальник летучки связи И. С. Гусев.

Но когда опустились на землю сумерки, две рельсовые колеи были готовы к пропуску поездов. Восстановили и связь.

29 января 1944 года магистраль Ленинград—Москва полностью освободили от врага. На линию вышли группы технической разведки, в их составе были и связисты. Им предстояло пешком пройти все участки, выяснить, в каком состоянии находится связь на перегонах, станциях, депо. Началось возрождение старейшей стальной трассы страны, соединяющей город Ленина со столицей Родины — Москвой.

А. В. Казаринов,

машинист Варшавского паровозного депо. Принимал участие в партизанском движении (см. очерк на стр. 417).

Вспоминая суровые годы блокады, удивляешься, что ритм жизни в осажденном городе не замирал ни на минуту. Голодные, в продырявленных снарядами холодных цехах железнодорожники изготовляли ручные гранаты, ремонтировали вагоны и паровозы. Прислушивались к голосу репродуктора, и когда звучала музыка или песня, сразу же увеличивали громкость: хорошая песня бодрила, придавала силы.

В депо и на станциях блокированного города возрождалась художественная самодеятельность железнодорожников. Возникли снова музыкальные и танцевальные коллективы, ансамбли при Центральном клубе Октябрьской дороги на Тамбовской улице, при клубе имени Карла Маркса на набережной Обводного канала, при клубе «Красный путь» на Финляндском вокзале. После напряженного трудового дня участники самодеятельности спешили на репетиции, готовили программы новых концертов.

Где только не выступали концертные коллективы железнодорожников — в траншеях переднего края, на прифронтовых станциях, в только что освобожденном от врага Шлиссельбурге... Порой, чтобы добраться до «концертной площадки», участникам самодеятельности приходилось побывать под обстрелами и бомбежками. Нелегко было добираться и до паровозников 48-й локомотивной колонны, водивших поезда по «коридору смерти».

Участниками самодеятельности были политрук 48-й паровозной колонны Г. И. Федоров и машинист Н. Н. Мусько. Веселые, никогда не унывавшие, они радовали слушателей задорной шуткой, боевой песней, пляской. Все тогда забывалось:

и свист снарядов, и близкие разрывы, и голод, и работа в течение суток без сна и отдыха.

Помню и других самодеятельных артистов блокадных дней, в их числе В. Я. Рудову. Она и ныне трудится в железнодорожном клубе. Ее задушевными песнями заслушивались и бойцы, и железнодорожники. Баянист А. А. Румянцев, виртуозно игравший на разных музыкальных инструментах, В. И. Орел, Е. Г. Малиновская, М. Г. Трусова, А. В. Жукова, А. И. Хорина, А. А. Щетинина, В. Ф. Добрецова — все они радовали нас доброй песней, танцем, шуточным рассказом. Пассажиры электричек, курсирующих на Финляндской линии, не знают, конечно, что один из водителей этих поездов машинист С. Кондратьев в блокадное время, едва оправившись от голода, исполнял русский перепляс в таком вихревом темпе, что зрители не раз срывались с места и присоединялись к танцору.

Нередко выступления коллективов самодеятельности были настоящим подвигом. Вспоминается такой случай. По радиограмме защитников Ораниенбаумского «пятачка», в их числе и железнодорожников, туда выехала концертная бригада во главе с Г. Я. Ломоносовым (ныне он работает мастером штамповочного цеха электромеханического завода Министерства путей сообщения в Ленинграде). В бригаду входили баянист А. А. Румянцев, певица В. А. Николаева и исполнительница танцев В. Н. Смирнова.

Со станции Лисий Нос группа прибыла на катере в Кронштадт, а затем на шлюпке стала переправляться в Ораниенбаум. Это было ночью, в ненастную погоду. Когда до берега оставалось 200—300 метров, шлюпку «нащупал» вражеский прожектор. Фашисты открыли пулеметный огонь. Оставалось одно: броситься в воду и вплавь добираться до берега. Так и сделали. Лишь по счастливой случайности ни одна из свистящих над головами пуль не задела храбрецов.

Целый месяц смельчаки находились на отрезанном от страны клочке земли. Они дали свыше 100 концертов в блиндажах, землянках и госпиталях. Выступления не прерывались и тогда, когда рядом падали снаряды.

А вот другой случай. Это было в августе 1943 года. Фронтовая бригада самодеятельности клуба имени Карла Маркса во главе с автором этих строк прибыла к бойцам бронепоезда «Народный мститель». Со мной вместе были исполнительница музыкальных фельетонов медсестра А. А. Петровская, певица В. А. Николаева, танцоры К. Щербакова и В. В. Гинько.

Встреча с бойцами и командирами поезда — железнодорожниками Ленинград-Варшавского узла — была по-настоящему сердечной. После товарищеской беседы начался концерт. Но не успела Петровская закончить свой фельетон, как трубач возвестил боевую тревогу. Концерт был прерван. Бойцы заняли свои

В минуты отдыха.

места. Наша группа поднялась на бронеплощадки. Поезд вышел на боевую операцию.

Бой был коротким. Огневая мощь «Народного мстителя» принудила врага в беспорядке откатиться на исходные рубежи.

И вот поезд снова замаскирован, рядом с ним на лужайке вновь собрались бойцы, чтобы дослушать прерванный концерт...

Хочется рассказать и о руководителях художественной самодеятельности тех лет, прежде всего о Серафиме Николаевне Воскресенской. Перед самой войной она приехала на гастроли в Ленинград с театром оперы и балета Белоруссии. В городе Ленина ее и застала война. Талантливая актриса, едва оправившись после голодной зимы, пришла в Центральный клуб Октябрьской дороги и возглавила самодеятельный ансамбль.

С. Н. Воскресенская отдавала все силы, всю энергию любимому делу. Она знала: песня, стих, танец — это тоже оружие в борьбе с врагом. Наградой ей были концерты фронтовых бригад, поднимавшие боевой дух бойцов и железнодорожников, звавшие к победе над гитлеровскими захватчиками.

Следует вспомнить и о начальнике станции Ленинград-Витебский-Пассажирский Н. С. Семенове, и начальнике резерва проводников В. Ф. Лапове, и нарядчике Е. Л. Рудковской. Они создали литературно-музыкальные монтажи «Били, бьем и будем бить» и «Жди меня». Это были своеобразные спектакли — яркие, доходчивые, мобилизующие. Н. С. Семенов обладал красивым голосом и талантливо исполнял русские и итальянские песни. В. Ф. Лапов читал очень популярные тогда стихотворения Константина Симонова «Сын артиллериста» и «Убей его». Отлично декламировали девушки под руководством Е. Л. Рудковской.

Этот ансамбль побывал во многих подразделениях Ленинградского фронта, у моряков Балтики, железнодорожников прифронтовых станций. Он дал свыше 200 концертов для защитников Ленинграда.

В воинских частях и на станциях с радостью встречали и фронтовую бригаду самодеятельных артистов клуба «Красный путь» под руководством М. А. Вениционовой. В эту бригаду входили диспетчеры Ленинград-Финляндского отделения Н. Е. Кухарев и М. Е. Андреев, библиотекарь клуба Марина Талалаева и другие.

Нет, не молчала в блокадные годы «железнодорожная муза»!

НА НОВГОРОДСКОЙ ЗЕМЛЕ

С. А. Деревенько,
начальник станции Кабо-
тажная

Шел 1941 год. Был я в ту пору заместителем начальника станции Новгород по технической части.

Станция была узловая, напряженная работа шла на пяти направлениях: Ленинград—Новгород, Луга—Новгород, Чудово—Новгород, Новгород—Старая Русса и Новгород—Кричевицы. Круглосуточно действовали пять маневровых локомотивов, и все же мы едва справлялись с грузопотоком, в основном транзитным. Кроме того, много вагонов поступало под выгрузку: около Новгорода располагались крупные базы и склады.

Уже через несколько дней после начала войны над городом появились вражеские самолеты. На большой высоте они летели в сторону Ленинграда.

С каждым днем фронт приближался. Станция приняла первые санитарные летучки из прибалтийских республик. Несколько позже, в конце июля, сперва из Дно, потом из Пскова начали поступать поезда с эвакуированными.

Начались налеты фашистской авиации на узел, но он продолжал работать четко и организованно.

В июле к нам дважды приезжал Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов. Водил этот поезд, помнится, ленинградский машинист Божеволь — замечательный специалист, смелый, любящий свое дело, имеющий за плечами много лет работы на паровозе. Гитлеровцам ни разу не удалось накрыть этот поезд с воздуха — ни на станции, ни на перегонах.

...Шли дни, все ближе гром орудий. Советские войска сдерживали натиск врага в районе Сольцы—Медведь и на реке Шелони. Раненые прибывали в Новгород уже не

только в поездах-летучках, но и на автомобилях. Мы поняли: фронт совсем рядом.

Узел по-прежнему работал без перебоев. В те дни начальником Новгородского отделения Октябрьской дороги был В. Г. Егоров (ныне он на пенсии), а начальником политотдела отделения Б. Н. Петров. Оба энергичные, бесстрашные люди. Всем своим поведением, смелыми, решительными действиями они вселяли в нас уверенность, бодрость, и мы трудились часто сутками без сна и отдыха.

И вот наступила трагическая развязка. Станция, весь узел забиты составами, которые поступили к нам со стороны Старой Руссы. Расположенный в городе госпиталь — полон ранеными. Нефтебазы и громадные склады заполнены горючим, боеприпасами. Ночь с 13 на 14 августа 1941 года — тихая, теплая, с яркими звездами на небе. Не слышно ни гула самолетов, ни орудийных выстрелов. Мы работали в условиях полной светомаскировки.

Во второй половине ночи услышали гул моторов и грохот колес: это отходили за Волхов наши войска со стороны Люболяды—Григорово.

Когда начало светать, в небе появились фашистские самолеты. Они заходили группами и пикировали на отходящие войска. Станцию почему-то не бомбили, но мы поняли, что это не надолго.

В. Г. Егоров, начальник станции В. С. Шурыгин, я, дежурные по станции Василий Николаев и Николай Петров решили спасать составы. В первую очередь послали паровоз за поездом с ранеными.

Паровозную бригаду я не знал, локомотив был серии «Ов». Когда его прицепили к составу, легкораненые, видя, как самолеты буквально перепахивают место, от которого станция находилась в нескольких десятках метров, разбежались по укрытиям. Тяжелораненые оставались в вагонах. Мы стали кричать, чтобы все садились в вагоны, будем вывозить. Многие вернулись, и мы вывели состав в вагонный парк.

В это время со станции начали отправлять поезда один вслед за другим с интервалом в несколько десятков метров. Они шли в сторону станции Татино: путь на Чудово был уже прерван, а в Люболядах находился враг... Другой маневровый паровоз, тоже «Ов», послали на воинский склад за большим составом с боеприпасами. Помню, что паровозная бригада была из депо Псков. Машинист — человек пожилой, а помощник — молодой, с ними был кто-то из комендатуры станции.

Чтобы отправить состав с ранеными на Татино, нужно было паровоз прицепить с другого конца. Как только это сделали и дали машинисту команду вытаскивать поезд на перегон, два самолета на бреющем полете вынырнули из-за депо и из пушек

и пулеметов ударили по котлу паровоза. Мы едва успели броситься на землю. Все окуталось паром. Раненые стали прыгать из вагонов и прятаться в кювет.

Паровозов было достаточно, и через несколько минут подогнали вторую машину, серии «Эш». Но едва начали прицеплять новый паровоз к его расстрелянному собрату, как, вероятно, те же самолеты, развернувшись, опять в упор ударили по второй машине. Снова клубы пара, вспышки от снарядов и пуль.

Борьба за спасение поезда с ранеными продолжалась. Мы сумели подогнать третий паровоз, тоже, помню, серии «Эш». Возможно, и его постигла бы участь первых двух, но в этот момент наши саперы взорвали нефтебазу, расположенную вблизи станции. Громадный столб огня и дыма поднялся к небу, и эту дымовую завесу ветром погнало в нашу сторону. Вражеские самолеты проносились над нами, но стелившиеся почти по земле густые клубы дыма надежно укрывали нас. Прицепив третий паровоз, мы вывезли поезд с ранеными на перегон.

Позже, к вечеру, на подходе к станции Ленинград-Сортировочный-Витебский я увидел этот поезд. Он стоял с двумя расстрелянными паровозами и третьим в голове — действующим. Раненые из дверей вагонов махали нам руками.

Никого из паровозных бригад, участвовавших в борьбе за этот поезд, я не знал. Позже не было ни времени, ни возможности узнать их имена. Может быть, эти люди уцелели и вспомнят страшные минуты, пережитые 14 августа 1941 года.

Нельзя не рассказать и о другом случае, который произошел на станции Новгород в то роковое утро.

Я уже говорил о том, что маневровый паровоз серии «Ов» с бригадой был послан за составом с боеприпасами на воинский склад, расположенный в черте города. Путь на склад лежал в непосредственной близости от нефтебазы, куда паровоз прошел до ее взрыва.

Мы наблюдали из района поста Новгород за этим местом и видели, что паровоз с нефтебазы не вышел. Мы считали, что теперь ему никак этого не сделать, так как море огня перекатывалось через путь.

Ушел поезд с ранеными, и вдруг со склада показался паровоз с большой вереницей вагонов. Приблизившись к валу огня и дыма, он остановился.

Город в это время был охвачен сплошным пожаром. Над ним кружили вражеские самолеты, а фашистские танки уже приближались со стороны Григорова. Лежа в канаве, мы видели, что паровоз осаживает состав. Вероятно, машинист, видя бесплодность попытки пройти сквозь огонь, да еще с вагонами, полными боеприпасов, решил вернуть состав на склад.

Но произошло то, чего никто не ожидал. Паровоз вновь двинулся вперед, причем было видно, что машинист разгоняет состав. Значит, решил прорваться сквозь огонь. Прошло несколько страшных минут, и вот из огненной завесы показались локомотив, а за ним опаленные вагоны. Груз был спасен и доставлен в Ленинград тем же паровозом.

Все поезда, которые мы сумели вывезти из охваченного огнем Новгорода, были доставлены на станции Шушары и Ленинград-Сортировочный-Витебский.

Кстати, мне пришлось после освобождения Новгорода от гитлеровских захватчиков в январе 1944 года вернуться на нашу станцию. Здесь так и стояли две сгоревшие цистерны, которые были взорваны в 1941 году. Все остальное спасли новгородские железнодорожники.

УЧЕНЫЕ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

М. М. Филиппов,

начальник отдела перевозок военных сообщений 67-й армии

Трудным и необычным было начало нового учебного года в первую военную осень. Враг стоял у стен города, подвергал систематической бомбардировке и артиллерийским обстрелам самые густонаселенные районы. Октябрьский район, где расположен Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, особенно часто страдал от налетов вражеской авиации и артиллерии. В сентябре—октябре на территорию района было сброшено 134 фугасных и 7911 зажигательных бомб, разорвалось 233 артиллерийских снаряда. Немало их досталось на долю института.

Но и в этих условиях на кафедрах не прекращалась творческая жизнь. Обстановка потребовала перестройки их работы в соответствии с нуждами фронта. Была создана оборонная комиссия, в которую вошли крупнейшие ученые института. По предложению этой комиссии для более оперативного выполнения заданий Военного совета фронта организовали специальные бригады, которые выполняли немало ценных работ.

К ученым института в тот период не раз обращалось за помощью и управление Октябрьской дороги. Мы вместе с железнодорожниками занимались восстановлением водоснабжения, разрабатывали проекты возрождения разрушенных железнодорожных мостов и испытывали сооружавшиеся мосты.

Еще до войны профессор нашего института Л. П. Шишко и доцент Л. Ф. Камягин стали авторами проекта поездов-летучек, призванных усилить восстановительные поезда водоснабжения (Водремы). В летучки включалась строительно-монтажная база для механизации

работ и обеспечения транспортными средствами, оборудованием и сборными конструкциями.

И вот в первые месяцы войны этот проект осуществили. По заданию управления Октябрьской дороги были созданы три поезда-летучки по четыре вагона в каждом, два материальных склада и две мастерские. В их задачу входило по мере приближения неприятеля эвакуировать оборудование линейных пунктов водоснабжения и вести восстановительные работы на действующих участках магистрали.

В трудных условиях отступления поездам-летучкам удалось демонтировать и доставить на склады значительное количество насосно-силового оборудования, труб, арматуры, материалов. Все это в дальнейшем пригодилось при ликвидации последствий налетов вражеской авиации на железнодорожные станции и депо.

Поезда-летучки с успехом действовали все 900 дней блокады. Часто под вражеским огнем они восстанавливали водопровод и канализацию на ленинградских вокзалах, на станциях Мельничный Ручей, Белоостров, Шлиссельбург, Обухово, подвергавшихся почти ежедневно обстрелам и бомбардировкам.

Ученые института были не только авторами проекта поездов-летучек, но и составили основу их технического персонала. Вступив добровольно в штат летучек, здесь мужественно трудились доцент Н. М. Иванов, ассистенты Г. И. Егоров и Л. И. Коц, аспиранты В. В. Чарей и К. П. Жданова, старшие инженеры Е. Т. Корниенко, В. В. Кудудаки, П. М. Петровский и многие другие.

Надо отметить, что опыт восстановления водоснабжения на Октябрьской дороге с помощью поездов-летучек нашел вскоре распространение на других стальных магистралях.

Много полезного для железнодорожников прифронтовой Октябрьской магистрали делали в то же время и другие кафедры нашего института.

Сотрудники бюро «Мехтранс» при кафедре деталей машин немало потрудились для восстановления экипировочных устройств на станциях Бологое, Ленинград-Витебский и других, на которые часто обрушивались бомбовые удары врага. На кафедре пути и путевого хозяйства разработали так называемый «рельсовый бинт», помогавший быстрейшей ликвидации повреждений железнодорожного пути.

Одной из крупных работ того времени был проект моста со специальными бесфундаментными опорами, получившими название опор ЛИИЖТа. Они были применены при восстановлении ряда железнодорожных мостов на фронтовых магистралях.

Очень важное задание по восстановлению мостов в тяжелых условиях военного времени выполнил доцент А. И. Алыпов. Ему посмертно присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Памятник лижтовцам, павшим во время Великой Отечественной войны.

Строительство в 1941 году моста-дублера через реку Волхов у станции Волховстрой, а затем восстановление железнодорожного участка Тихвин—Волховстрой также осуществлялось при участии воспитанников нашего института.

Сотни питомцев ЛИИЖТа трудились в годы блокады на «Дороге жизни» и на прифронтовой магистрали, находились в железнодорожных войсках и частях военных сообщений, спецформирований Министерства путей сообщения, руководили ответственными работами по восстановлению железных дорог и станционных сооружений.

В те дни институт оказывал значительную помощь железнодорожным, гражданским и военным организациям консультациями и экспертизами. Профессор Л. П. Шишко, например, консультировал устройство бомбоубежищ, профессор В. П. Петров — бетонные работы, профессора Д. Д. Бизюкин, А. В. Ливеровский, А. М. Фролов, И. Я. Манос, Н. В. Федоров своими советами помогали быстрейшему восстановлению железнодорожных устройств и путевого хозяйства.

Под руководством известных ученых Я. М. Гаккеля и А. Г. Алексеева для снабжения электрической энергией предприятий и населенных пунктов применялась мощная передвижная установка — энергопоезд. Он, в частности, сыграл важную роль в строительстве свайно-ледовой эстакады через Невскую губу Ладожского озера.

Сотрудники факультета электрификации железных дорог предложили передвижную тяговую подстанцию для электрифицированных участков железных дорог на случай выхода из строя стационарных подстанций. Ученые той же кафедры, выполняя задание штаба обороны города, ликвидировали искрение пантографов электропоездов, что имело важное значение для маскировки транспортных участков.

В дни блокады наш институт выполнял и важные военные заказы.

Фронт требовал все больше оружия и боеприпасов. Военный совет фронта и Ленинградский горком ВКП(б) зимой 1942 года поставили перед всеми организациями города задачу изыскать внутренние резервы и возобновить работу предприятий.

В феврале, сразу после эвакуации института, было решено возродить и наши учебно-производственные мастерские. Их начальником назначили доцента К. И. Николаева. Главным инженером и парторгом мастерских стал А. Е. Шейкин (ныне доктор технических наук, профессор Московского института инженеров транспорта).

Все надо было начинать сначала: найти электроэнергию, рабочих, топливо. Заводы-смежники могли поделиться с нами инструментом, приспособлениями, материалами, но не в состоянии были дать электроэнергию. Энергетической базой могла служить

теплотехническая лаборатория института, в которой имелись первичные двигатели — паровые и внутреннего сгорания. Но для пуска паровой электростанции требовались твердое топливо и вода. Ни того, ни другого в достаточном количестве в институте не было. Двигатели внутреннего сгорания можно было пустить, так как жидким топливом нас обеспечивали, и это была тогда единственная возможность получить для мастерских электроэнергию. И мы ее получили.

Шум двигателей в городе без трамвайного и автомобильного движения, в городе, переживающем блокаду, привлек внимание шпионов и диверсантов. Мастерские и теплотехническая лаборатория начали подвергаться артиллерийским обстрелам врага. Одним из них в марте 1942 года станция была выведена из строя, но через три дня ее полностью восстановили.

В основном в мастерских работали женщины из обслуживающего персонала института и домашние хозяйки соседних домов. Почти никто из них не имел представления о токарном или каком-либо другом станке. Они даже не знали, что такое зубило, резец.

Огромное желание помочь фронту, настойчивость сделали свое дело. Через две недели все наши женщины под руководством высококвалифицированных мастеров уже самостоятельно трудились на различных станках, а еще через две недели не было ни одной, кто бы не выполнял весьма напряженных производственных заданий, они даже перевыполняли свой план.

Была среди станочниц и дочь работницы института Лида Анисимова. Вначале ее боялись брать в мастерские: «Да ее станок придавит», — говорили мы. Был принят и сын нашего мастера ученик 7-го класса Юрий Танхельсон. Оба «токаря» были поставлены к станкам, где изготовлялись детали для автоматов. И вот через две недели Лида и Юрий уже перевыполняли нормы, а еще через три недели показали такую производительность труда, какую не одолевал ни один наш токарь-профессионал и ни один токарь смежного завода. Этим ребятам придавали силу и энергию неукротимая ненависть к гитлеровским захватчикам, жгучее желание отомстить за прерванную учебу, за голод и холод, за исковерканные детские годы...

За доблесть и геройство, проявленные в годы Великой Отечественной войны, 842 сотрудника и студента нашего Института инженеров железнодорожного транспорта награждены орденами и медалями. Это награды не только за воинские подвиги (их совершило немало лиижтовцев, сражаясь в полках народного ополчения), но и за самоотверженный труд наших профессоров, научных сотрудников, рабочих и служащих.

Так рядом с железнодорожниками, с воинами, плечом к плечу с ними трудились лиижтовцы, помогая фронту, родному Ленинграду.

ВСЕМ СМЕРТЯМ НАЗЛО

Н. М. Верткин,

заместитель начальника врачебно-санитарной службы

Начало войны потребовало спешно перестраивать работу лечебных учреждений дороги: одни свернуть, другие эвакуировать, открыть новые. Были вывезены из Ленинграда костно-туберкулезный санаторий, часть имущества других лечебных учреждений, архивы. Все медицинские работники магистрали остались на своих постах. Исключение составили эвакуированные и ушедшие в армию. Добровольно ушли на фронт коммунисты — начальник врачебно-санитарной службы дороги В. И. Сазонтов, врачи Е. И. Стрелкова и С. Я. Цейтлина, председатель дорожного профсоюза медицинских работников В. И. Бобовская, медсестра Пролетарской больницы Н. Н. Шведе.

Многим врачам кроме своей основной работы пришлось осваивать смежные, а иногда и новые специальности. Так, санитарный врач Л. К. Манилова была командирована на станцию Мельничный Ручей, где лечила больных, а фтизиатр З. В. Яковлева на станции Рахья занималась не только лечебной работой, но и санитарной, стоматолог Д. А. Барский вел прием по общей хирургии.

Вражеское кольцо вокруг Ленинграда сжималось. Питание населения с каждым днем ухудшалось. Для ходячих дистрофиков мы организовали лечебные учреждения нового типа — стационары. Работники, почувствовавшие слабость или недомогание, осматривались вра-

чом. Одни, нуждавшиеся в коечном лечении, направлялись в больницу, другие без отрыва от производства посещали стационар. Такие оздоровительные учреждения были открыты в Центральном клубе железнодорожников, при городской и Пролетарской больницах, в объединенной и Ленинград-Варшавской поликлиниках.

Связь Ленинграда с «Большой землей», как известно, осуществлялась только через «Дорогу жизни». На прилегающих к ней станциях Ладожское Озеро, Борисова Грива, Шлиссельбург были созданы медицинские участки, где находились врачи О. М. Ступель, В. Н. Орлов, Е. М. Боброва. Их работа протекала в тяжелых условиях: постоянные артиллерийские обстрелы и бомбежки, голодный паек, дежурства по 14—16 часов, а то и круглые сутки.

В таких же условиях трудились и сотни других медицинских работников дороги, такие, как врач Ленинград-Варшавской поликлиники А. П. Кузнецова (ее, обессилевшую от голода, возили на саночках на работу и с работы), медсестра Р. Л. Резникова, врачи В. Н. Балицкий, Н. А. Айзенберг, А. К. Ходот, Б. М. Ковальский, Ф. И. Мельман, А. А. Платонова, Л. В. Матисова, Л. Л. Афанасьев, Н. Н. Лисицкий, С. Е. Шрейбер, С. Н. Глинский, врач-лаборант Г. В. Никольский.

Особенно сложным и трудным участком для врачей была санитарная работа. В период блокады к голоду и холоду присоединились грязь, отсутствие света, большая скученность в квартирах. При таком положении можно было ждать вспышек инфекционных заболева-

Врач М. И. Селезнева.

Врач Э. Я. Руллис.

ний, в первую очередь сыпного тифа. Не случайно на общегородском совещании медицинских работников было сказано: «Пропуск сыпного тифа в Ленинград будет означать открытие фронта врагу».

А вскоре прибавились новые трудности: весной при закрытии ледовой трассы через Ладожское озеро составы с людьми застряли на станционных путях Финляндского вокзала. Возникли заболевания, появилась вшивость. Финляндская железнодорожная ветка превратилась, таким образом, в единственную открытую артерию, через которую в город мог проникнуть страшный враг — сыпной тиф...

Санитарные и все другие врачи дороги, сознавая исключительную ответственность, начали борьбу за предотвращение этой болезни. Главное внимание было уделено профилактической работе. Медиков все интересовало: уборка помещений, чистота окон, освещение, вентиляция.

Много внимания и времени отнимала у нас забота о бесперебойном действии санпропускников и дезинфекционных станций. Они работали круглые сутки. Во главе этого дела находился отличный организатор Б. В. Яковлев. А ведь кусочек мыла нередко вырастал тогда в проблему.

Общими силами удалось отстоять город от сыпного тифа, и немалую роль в этом сыграли железнодорожные медики.

Тяжелы были наши потери. Артиллерийские обстрелы нанесли немалый вред объединенной и Ленинград-Варшавской поликлиникам, туберкулезной и Пролетарской больницам. В Старой Руссе был сожжен весь комплекс зданий транспортного здравоохранения, а на станции Дно разрушена построенная незадолго до войны больница на 120 коек. В Тосно было до основания разрушено двухэтажное здание, в котором помещались амбулатория, ясли и родильное отделение. В Малой Вишере немцы превратили детские ясли в конюшню. Сильно пострадали медицинские учреждения и на станциях Бологое, Мга, Гатчина, Вырица, Лихославль и других.

Многие медицинские работники дороги погибли от артиллерийских обстрелов, бомбежек, голода и болезней.

Л. М. Иванова,

заведующая хирургическим отделением железнодорожной больницы

Улица Восстания, 45, в Ленинграде. В этом старинном двухэтажном особняке размещалась единственная функционировавшая в суровые дни блокады железнодорожная больница Октябрьской магистрали. Небольшой ее коллектив делал, казалось, невозможное. В здании, как и во всем городе в тот период, не было воды, с трудом доставали мы дрова. Врачи, сестры, санитарки мерзли, голодали, а работать им приходилось крайне напряженно: раненые и больные, требовавшие срочной медицинской помощи и ухода, поступали в большом количестве.

Мне вспоминается один из эпизодов тех дней — рядовой эпизод, но он показывает, в каких условиях работали тогда хирурги.

Электрического освещения в городе уже не было, наша операционная освещалась установленным в здании небольшим движком. И вот, идет операция. На столе лежит тяжелораненый железнодорожник. Помнится, у него было множественное ранение кишечника осколками снаряда. Не надо быть хирургом, чтобы представить, что такая операция требует от врача большого нервного напряжения, и позволю себе сказать, ювелирной точности.

Операция проходила нормально, и вдруг перестал работать движок. Зажгли керосиновую лампу, но через короткий срок в ней иссяк керосин. Что делать? Мы не растерялись. Санитарка немедленно принесла несколько лучин, и при таком освещении операция была благополучно завершена.

Или другой запомнившийся эпизод.

После одного из массированных

налетов вражеской авиации на станцию Ленинград-Сортировочный-Московский и Фарфоровский Пост нас срочно вызвали для оказания помощи пострадавшим. Выехала бригада в составе старшей операционной сестры А. Степановой, медсестер М. Еферьевой и А. Савицкой и санитарки М. Павловой. Хирургом была я. Приезжаем в бывшую больницу Пролетарского и Вагоноремонтного заводов и застаем там много раненых. Приступили к сортировке пострадавших. На помощь пришли врачи поликлиники — гинеколог А. Платонова и терапевт Юнеева. Транспортабельных больных отправили в нашу больницу, где их ждали врачи В. Балицкий, Михеева и Бржевская. Тех, кого транспортировать нельзя было, оперировали на месте.

Одним из первых на операционный стол лег железнодорожник Ткач: осколки снаряда попали ему в грудную клетку. Но в момент, когда я удаляла осколки, повторился налет фашистской авиации. Наподалеку от больницы упали две большие бомбы. К счастью, они не разорвались, но от сильного сотрясения почвы закачалось здание. Осколки оконных стекол засыпали операционную, попали даже на стол, на котором находились хирургические инструменты. Однако никто из нас не дрогнул, не оставил своего поста. Операция продолжалась, и нам удалось благополучно ее закончить.

Мы оказывали медицинскую помощь не только пострадавшим от обстрелов и бомбежек. Нам приходилось делать и «мирные» операции — по поводу аппендицита, вскрывать нарывы и другие, но только ни мы, ни наши пациенты не были тогда мирными людьми... Но, как бы ни было нам тяжело, никто из нас в те грозные дни не оставлял своего почетного боевого поста медика прифронтовой Октябрьской дороги.

Р. Л. Калмык,

заместитель начальника врачебно-санитарной службы в Бологовском филиале дороги

С самого начала войны на станции Бологое для медиков сложилась тяжелая обстановка. Бомбежка города велась очень интенсивно. У местных военных органов лечебных учреждений не было. И поэтому на плечи транспортной организации здравоохранения легла вся забота по обеспечению медицинской помощью железнодорожников, воинских эшелонов, военно-санитарных составов, эвакуируемого гражданского населения.

Положение осложнялось тем, что Бологовская железнодорожная больница тесно примыкает к станции, и во время налетов бомбы падали на ее территорию. В здании родильного дома бомба пробила крышу, чердачное перекрытие и улеглась... на одну из кроватей для рожениц. Воздушной волной не раз выбивало рамы и двери.

Часто приходилось переводить больных из разрушенных палат в уцелевшие. Враг бомбил станцию преимущественно ночью, что особенно тяжело действовало на психику больных. Тяжелобольных переносили в подвал, а среди них было много нетранспортабельных.

Сразу же открыли временное отделение больницы в здании городского детского сада на другом конце города, удаленном от станционных путей. Там же на казарменном положении жил и медицинский персонал. Врачи, медсестры, фельдшеры сутками не раздевались; пока было тепло, они спали в палисаднике, а с наступлением холодов перешли в одну из спален детского сада.

Интенсивность бомбежек нарастала. Росло и число военных эшелонов с эвакуируемым населением, проходивших через станцию. Все

Врач Р. К. Друян.

Медсестра Т. Н. Смирнова.

это заставило подыскать место для больных вне населенного пункта. Выбрали бывшую помещичью усадьбу в шести километрах от станции Лыкошино в долине между холмами. Этот филиал больницы возглавил прибывший из Ленинграда хирург С. С. Михнов.

Напряженно и бесстрашно работали медики во время налетов вражеской авиации. Выезжали на места бомбежек немедленно, не дожидаясь отбоя. Операционная, инструментарий, перевязочный материал был наготове днем и ночью. В Бологовской больнице, оставшейся на передней линии огня, хирургам приходилось оперировать и во время бомбежек. Нередко во время операции они перекочевывали из комнаты в комнату.

Нам на помощь из Ленинграда был командирован хирург Г. В. Беляев. Он не оставлял своего поста буквально ни на секунду. Вместе с заведующей хирургическим отделением М. И. Селезневой Беляев спас от смерти не одну сотню людей. От перенапряжения Беляев тяжело заболел и был эвакуирован в Калининскую больницу, где скончался от кровоизлияния в мозг.

Самоотверженно работала санитарная организация. Возглавлявший санпропускник коммунист Владимиров с малым штатом сотрудников сумел обеспечить бесперебойное обслуживание военных и гражданских эшелонов, железнодорожников и других жителей города. Рядом с больницей была построена большая баня, она же была санпропускником.

Помощь медицинским работникам оказывали железнодорожники. Вот два примера. В нашем распоряжении было всего 10 носилок.

Обратились к рабочим вагонного депо, и через два часа нам доставили еще 50 носилок. Для эвакуации больных из Бологого станция выделяла вагоны пригородного сообщения. Погрузка в такие вагоны вызывала лишние страдания для пострадавших, вагоны задерживались на путях, где они в любой момент могли попасть под бомбежку. Решено было жесткие носилки заменить мягкими матрацами с пришитыми по углам лямками. На таких «носилках» больных быстро вносили в вагоны. И в этом случае помощь нам оказали железнодорожники.

Летом и зимой 1942 года число бомбежек заметно уменьшилось. И вдруг 13 марта 1943 года около 23 часов бомбы вновь обрушились на Бологое, на соседние станции Медведево и Бологое-II. Бомбежка — ожесточенная, нарастающая с каждым часом — длилась 10 дней. Ежедневно вечером точно в половине девятого слышался угрожающий гул моторов. До пяти часов утра, заход за заходом, самолеты сбрасывали свой смертоносный груз. Были разрушены вокзал, паровозное депо, почти все жилые дома, прилегающие к станции.

Самой тяжелой оказалась первая бомбежка 13 марта. Она была страшна своей внезапностью. Первые бомбы попали в санитарный поезд. Было много убитых, а оставшиеся в живых расползлись по кюветам близ станции и там были подобраны медработниками. В этот день погибла врач Э. Я. Руллис.

Бомбы упали и на территорию больницы, в здании были выбиты все окна и двери. В связи с этим больные были переведены вначале в подвал, а на другой день вывезены в дом, расположенный далеко от вокзала.

В последующие дни бомбежке подвергся город, возникла необходимость эвакуировать больных. Решено было вывезти их в деревню за 8 километров от станции. Были выделены грузовые автомобили, в кузова уложили матрацы, а врачи Копьев, Друян, медсестры Куликова, Смирнова и другие на руках стали выносить тяжелобольных.

Бомбардировки принесли много страданий не только больным, но и медицинскому персоналу. Многие потеряли жилье, остались без крова, лишились имущества. Но все как один являлись на работу и трудились с полной отдачей сил. Не покидали своих постов в самые трудные моменты врачи Н. Н. Копьев, М. И. Селезнева, Р. К. Друян, А. А. Малышева, Л. А. Абрамович, медицинские сестры М. А. Куликова, Т. Н. Смирнова.

С 24 марта бомбардировка Бологого прекратилась. Восстановление лечебных учреждений шло быстро, и уже в апреле стала функционировать больница в старом здании.

Чувство большой ответственности, как никогда, сплотило наш коллектив, и он с честью выполнил свой долг.

ГАЗЕТНОЙ СТРОКОЙ— ПО ВРАГУ

Н. П. Спицнадель,
редактор многотиражной газеты «Боец-железнодорожник»

Многотиражная газета «Боец-железнодорожник», ответственным редактором которой я был, изготовлялась литографским способом и в первые недели войны вывешивалась на станциях Псков, Луга, Новгород, Кингисепп, Гатчина, Оредеж и многих других. Она доставлялась и на передний край — под Лигово, на Пулковские высоты, а позднее — в подразделения «Дороги жизни». Газета издавалась в 1941—1942 годах на общественных началах клубом имени Карла Маркса. Это был орган политотдела и дорпрофсожа. Для того чтобы читатель мог представить, о чем писала наша газета, я позволю себе подробно рассказать об одном первом попавшемся мне на глаза номере от 19 июля 1941 года.

Его открывает подборка «Что ты сделал сегодня для фронта?» Здесь помещены материалы о машинисте Герасимове, умелым маневрированием спасшем поезд от вражеского самолета, о проводнице Кузнецовой, которая стала донором и сдала 500 граммов крови, о старых партизанах Васильеве и Дубасове, которые организовали отряд общественной охраны важных объектов. Токарь-комсомолец Пупков так сказал о своей работе для фронта: «...Я перешел на обслуживание двух станков, выполняя в среднем норму на 320 процентов».

Под общим заголовком «Производство — тоже фронт!» лаконично излагаются факты беспримерного трудового подъема среди железнодорожников, их активной помощи Красной Армии. Столяр Федоров 15 июля выполнил норму на 242 процента; паровозные механики Янович, Богданов, Кукета, Герасимов и другие, применяя передовой

лунинский метод, водят составы на кривоносовских скоростях; автоматчик Шилов один полностью переоборудовал тормоза вагона, выполнив задание на 230 процентов.

Короткая заметка «Самоотверженность» рассказывает о таком случае. Вражеский бомбардировщик напал на товарный поезд. Одна из бомб, упавшая на полотно дороги в нескольких метрах от локомотива, не взорвалась. Как спасти поезд и не задержать движения на участке?

Машинист И. Р. Рутковский подкопал под бомбой балласт, и она ушла в землю. Поезд медленно прошел над смертоносным грузом... Так машинист Рутковский, его помощник Н. П. Басов и кочегар С. Ф. Сперанский, рискуя жизнью, спасли состав и не задержали движения.

Был в этом номере газеты и сатирический раздел. В нем — карикатуры, бичующие болтунов, и четверостишия к ним:

Язык
Длины необычайной
Может выболтать
И военную тайну.
Вот два уха
С обеих сторон.
Влетает муха,
Выходит слон.
Очки
Розовее розочек
Шпионов-волков
Принимают за козочек.

Перелистывая пожелтевшие от времени страницы «Бойца-железнодорожника», вспоминаешь тех, кому газета посвящала статьи и заметки, кто ее выпускал. Газета писала о боевых буднях, труде слесарей, токарей, машинистов депо Ленинград-Варшавский, Ленинград-Балтийский, Гатчина.

В короткой заметке «Рукопашная схватка» рассказывалось о мужестве машиниста Александра Викентьевича Санюка (ныне он пенсионер).

Едва воинский эшелон, который он вел, тронулся с места, как на паровоз поднялся военный в форме лейтенанта.

— Разрешите, механик, войти.

Машинист позволил — военные часто «путешествовали» на паровозах. Но не успел поезд развить ход, как гость скомандовал: «Руки вверх!» — и выхватил из кармана пистолет.

— Сейчас не до шуток, лейтенант, встаньте в сторону и не мешайте вести поезд, — спокойно ответил машинист, продолжая следить за железнодорожным полотном.

Но лейтенант не шутил, он повторил свой приказ:

— Руки вверх!

В следующее мгновение Санюк выбил из руки диверсанта револьвер. Завязалась рукопашная схватка. Машинист успел закрыть регулятор, но поезд по инерции продолжал двигаться. Ударом ноги диверсант свалил помощника машиниста, бросившегося на помощь Санюку. Окровавленные и перемазавшиеся в угле и мазуте машинист и гитлеровец катались по полу, когда к паровозной будке подбежал комендант поезда.

— Механик, почему останавливаете поезд? — спросил он, поднимаясь в будку...

Через несколько минут двое красноармейцев уже конвоировали диверсанта.

В одном из номеров газеты под рубрикой «Что ты сделал для фронта?» сообщалось: «Тов. Пальковская — уборщица. Три ее сына ушли на фронт. На днях она внесла в фонд обороны страны 300 рублей облигациями. Николай Платонов — мастер депо. Внес рационализаторское предложение для устройства горнов в кузнице. Производительность труда поднялась более чем на 100 процентов. Берман и Кашкин — рационализаторы. Предложили шторный прибор для маскировки световых проемов. Полученная экономия — 11 800 рублей».

В клуб имени Карла Маркса, где мы делали газету, однажды пришел рабкор Саша Зубов, только что прибывший с Ораниенбаумского «пятачка». Он оставил нам корреспонденцию, которая называлась «Отважные девушки».

Все пути были открыты перед ними. Какой избрать? Стать актрисой, художницей, посвятить себя технике, литературе? Одна профессия лучше другой.

Но началась война. И девушек «призвала» медицина. Здесь мы будем всего полезнее, решили девчата.

...Врачи Катвосовский, Тинисова учили их делать перевязки, ухаживать за ранеными. Вскоре станция, где работали девушки, стала фронтом. Минометный обстрел чередовался с артиллерийским, нередко налетали вражеские самолеты.

Очередной обстрел. В помещении железнодорожной амбулатории находились Катвосовский, Тинисова, медсестра Грачева, фельдшер Федорова, сандружинница Табукова (в прошлом счетный работник). Здание содрогалось от артиллерийских разрывов. Где-то совсем близко рвались снаряды, когда в комнате прозвучал телефонный звонок. Несколько рук потянулось к трубке.

— Товарищи, есть раненые, пошли...

Федорова и Грачева сквозь ночную мглу устремились вперед. Они шли сквозь огонь, там их ждали. Идти становилось все труднее. Вот совсем рядом разорвалась мина, немного поодаль — снаряд. Кто это сзади так тяжело дышит? Федорова обернулась и не поверила своим глазам. По ее пятам шла семидесятилетняя санитарка Колованги на.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
БОЕЦ-
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК
Газета клуба им. К. Маркса Дорпрофсожа Лгр. ж.д.
Год издания [illegible]
№ 4 (61); 19 июля 1941 г.
МОЩНОЕ РУКОПОЖАТИЕ

С. М. Ракуза — один из строителей бронепоезда «Народный мститель».

Начальник Ленинград-Варшавского вагонного участка Е. Д. Яцук.

— А вы куда?

Коловангина прижала руку к сердцу, и, передохнув, ответила:

— Моя помощь там тоже понадобится. Сынки в атаку пошли...

Морская пехота вела тяжелый, кровопролитный бой.

Девушки и Коловангина немедленно начали перевязывать раненых. У каждой нашлось ласковое, ободряющее слово, от которого на душе делается легче. Все раненые краснофлотцы получили медицинскую помощь. Их отнесли в безопасное место. Особенно беспокоилась Коловангина. Она переходила от одного краснофлотца к другому и, как родная мать, ободряла, просила потерпеть, поправляла повязку, давала напиться.

Однажды ночью дежурила фельдшер Галина Евсина. Несчастье произошло на станции. Вражеская мина угодила в вагон, в котором находились люди. Нужна была немедленная помощь. Галя Евсина, дружинницы Нина Главицкая и Леля Орбит стали пробираться к станции. Кругом рвались мины, но это не остановило девушек. Вот и вагон. Быстро перевязали раненых, эвакуировали их в госпиталь.

А через некоторое время им пришло письмо, девчата недоумевали:

— От кого?

Раскрыли конверт, писали краснофлотцы:

«Отважные голубоглазые сестренки! Шлем вам наше балтийское спасибо. Поправляемся. Скоро увидимся. Приедем фашистам долг отдавать».

И девушки вспомнили страшную ночь, разбитый вагон, вой снарядов...

Наша газета писала о донорах-стахановках Шерстневой, Алешиной,

Алексеевой, Лаптевой и других, чья кровь спасла жизни сотням наших бойцов.

К. В. Шерстнева ныне работает багажным раздатчиком на станции Ленинград-Пассажирский-Варшавский. Она живет в одном доме на Обводном канале с бывшей сандружинницей Ленинградского фронта Полиной Байковой. В этом же доме живут и бывший главный инженер отделения дороги партизан Великой Отечественной войны, а ныне персональный пенсионер П. Н. Фоканов, бывший начальник воинских перевозок Октябрьской дороги полковник в отставке Н. М. Кулаков и другие.

А вот как сложилась судьба партизана Великой Отечественной войны Федора Шалдыбина, начальника станции Толмачево, о котором также писала наша газета.

Он отправил последний поезд и со станции в сентябре пришел в блокадный город. Через месяц Шалдыбина по его настойчивой просьбе перебросили в Лужскую партизанскую бригаду. В первых же боевых операциях он обратил на себя внимание большой выдержкой и хладнокровием. Вчерашний железнодорожник шел на самые опасные задания и неизменно возвращался с победой.

Однажды после очередной операции, когда был пущен под откос немецкий воинский эшелон, Шалдыбин с товарищами отдыхал в одной из деревень. Предатель выдал партизана фашистам...

23 июня 1941 года, на второй день войны, молодой инженер Евгений Яцук в числе первых подал заявление о приеме в партию. Наша многотиражка опубликовала его заявление. «В ответ на вылазку зарвавшихся фашистов, — писал Яцук, — желая быть в рядах передового отряда непобедимой советской Родины, прошу принять меня в ряды ВКП(б)». Его просьба была удовлетворена.

Сын паровозного машиниста, а затем комиссара 1-го участка тяги Северо-Западной железной дороги Дмитрия Яцука, Евгений оправдал высокое доверие — самоотверженно трудился в осажденном Ленинграде. Сейчас он начальник отдела международных сообщений управления Октябрьской магистрали.

28 августа 1941 года отправлен из Ленинграда последний поезд с эвакуированными семьями железнодорожников. Машинист М. Н. Грязев, доставив поезд в Казахстан, сообщал в Ленинград: «Все семьи доставлены в Павлодар благополучно, хотя под Тихвином попали под бомбежку. В пути на эшелон напал фашистский самолет. На другом перегоне еще один, тщетно пытавшийся поразить состав». При налете фашистов Михаил Николаевич не растерялся и, умело маневрируя, оба раза выводил поезд из опасного положения.

Многие железнодорожники в те суровые дни взяли в руки оружие, ушли на фронт. Немало вооруженных людей в желез-

нодорожной форме встали на боевую вахту на станциях. Они охраняли свои предприятия от диверсантов и шпионов, дежурили на вышках и в бомбоубежищах. Об этих людях часто рассказывалось на страницах нашей газеты.

Григорий Русан. Десятки лет он водил паровозы. Теперь его крепким рукам повинуется не только регулятор локомотива, но и боевое оружие, писала газета. Рядом с ним — машинист Николай Соловьев, Сафон Терентьев — водитель первого класса. Сотни тысяч километров прошел его паровоз по просторам нашей Родины. У опытного машиниста десятки учеников, таких же волевых и решительных, как и он. Михаил Шашко тоже отличный машинист. Все четверо они несут боевую вахту в родном депо.

Мастер Станислав Ракуза в гражданскую войну был помощником машиниста бронепоезда, действовавшего в районе станции Двинск. Теперь он принимает участие в постройке бронепоезда «Народный мститель».

Большую воспитательную работу в Ленинград-Балтийском депо проводил в годы войны и поныне здравствующий 76-летний Николай Кириллович Рындин. Он был активным членом нашей редколлегии. Погиб на Ораниенбаумском «пятачке» член редколлегии «Бойца-железнодорожника» бывший главный кондуктор Сергей Крылов. Это они, коммунисты Крылов и Рындин, стали авторами литературной подборки «Русские классики о могуществе своей Родины». Ее хранили многие железнодорожники, снова и снова перечитывая строки Пушкина, Лермонтова, Льва Толстого...

...Вот они лежат передо мной, пожелтевшие от времени странички нашей газеты «Боец-железнодорожник». И на каждой из них — рассказ о тех, кто мужественно воевал, отлично трудился в осажденном городе.

НА ЛАДОГЕ

ЛАДОЖСКАЯ СТРАДА

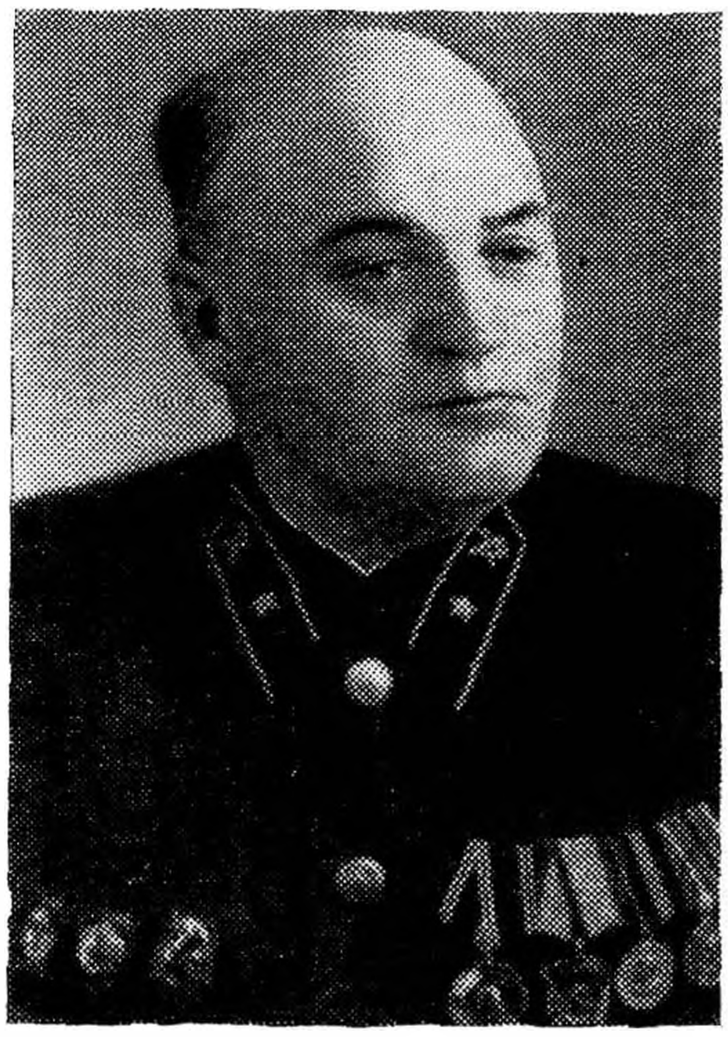
В. В. Чубаров,
заместитель начальника Ладожского узла

Ладога... Сколько легенд связано с этим озером-морем! Одна из них вошла в историю на наших глазах.

Разве мог кто-нибудь подумать, что седая, бурная Ладога станет единственной дорогой из осажденного Ленинграда, что никому не известная Ириновская линия, где до войны ходили три-четыре пары пригородных паровых поездов, превратится в важную магистраль, а глухая, маленькая станция Ладожское Озеро — в большой железнодорожный узел с примыкающим к нему озерно-речным портом!..

* * *

В холодный октябрьский день 1941 года, когда на станции Ладожское Озеро формировался первый состав с продовольствием, доставленным на баржах, гитлеровцы начали воздушные налеты. Погибали на постах железнодорожники, портовики, речники. Но работа не замирала: Ленинград ждал продовольствия, боеприпасов.



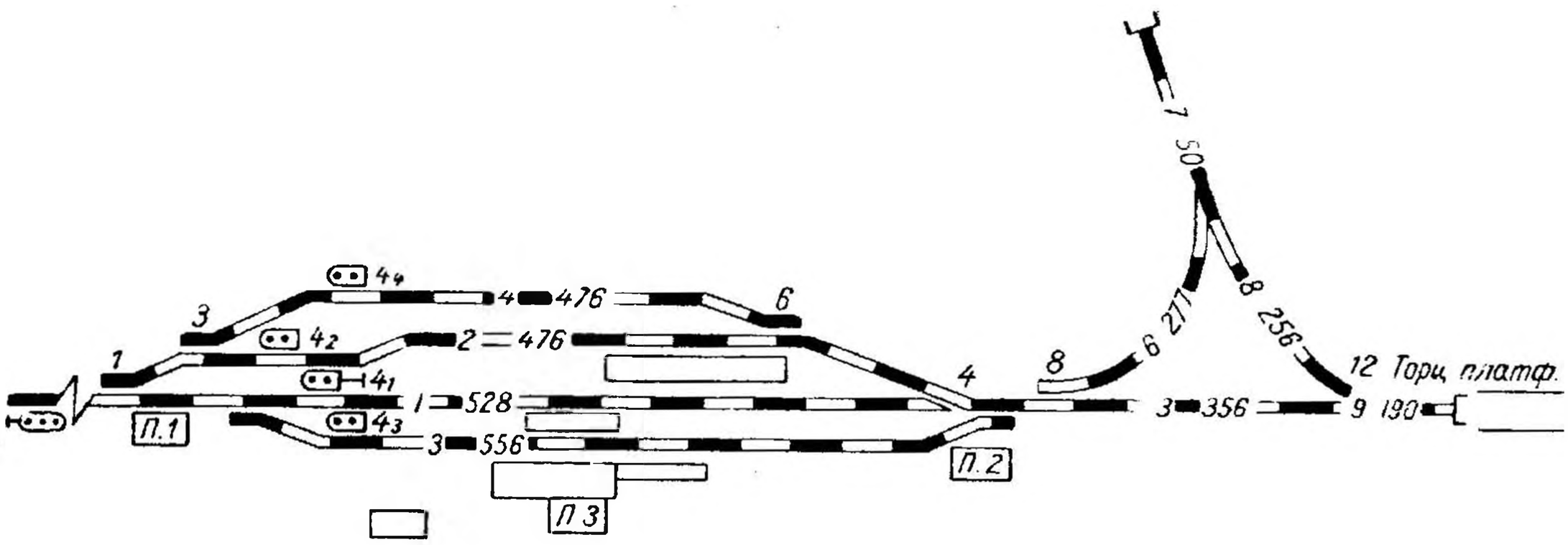


Схема станции Ладожское Озеро.

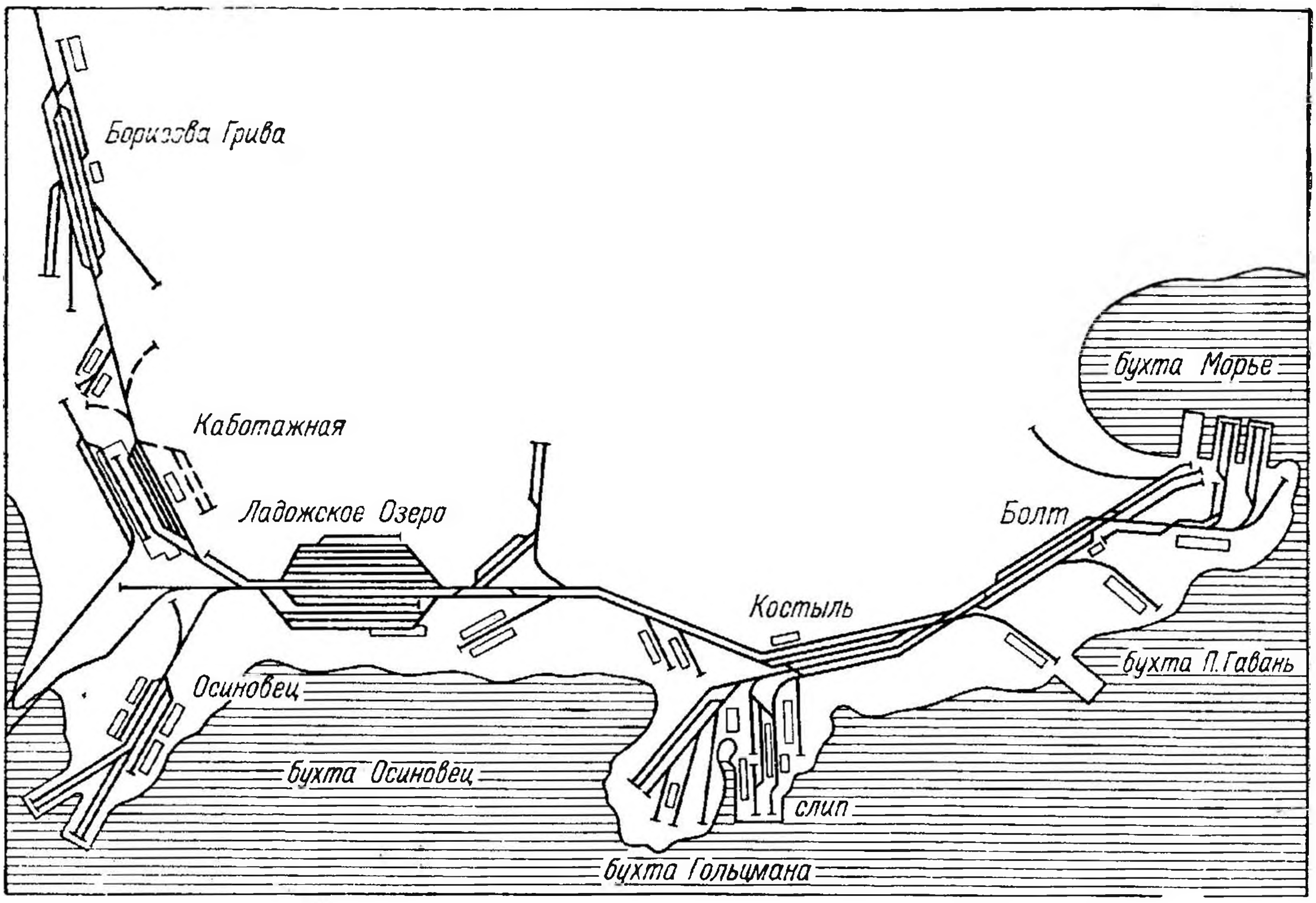


Схема Ладожского железнодорожного узла в 1942 году.

За 20 дней октября Ладога дала городу на Неве 848 вагонов с грузами, а в ноябре — 943. Потом озеро замерзло.

«Организовать снабжение огромного города и фронта по льду снежного коварного озера — дело невозможное», — писали гитлеровцы. Но то, что они считали невозможным, оказалось по плечу ленинградцам. Между восточным и западным берегами была проложена ледовая автомобильная дорога.

После того как в начале декабря 1941 года наши войска освободили Тихвин, началось строительство 34-километровой железнодорожной ветки от станции Войбокало (на Волхов-строевской линии) до станции Коса на восточном берегу Ладоги. Здесь к февралю 1942 года возник большой озерно-речной порт Кобона, получивший название расположенного рядом рыбацкого селения. Одновременно разросся и Ладожский порт, где появились новые станции, составившие впоследствии Ладожский узел. Так образовалась знаменитая железнодорожно-водно-ледово-автомобильная магистраль «Большая земля»—Ленинград.

Стоит подробнее рассказать, как развивался Ладожский железнодорожный узел.

В двух километрах от основной станции Ладожское Озеро появилась станция Каботажная. Два разъездных пути, две стрелочные будки и кузов вагона вместо вокзала — вот и все. Эта станция стала центром пассажирских эвакоперевозок. Здесь люди выходили из вагонов и пересаживались в автомашины, которые везли их к берегу, где уже ожидали пароходы и баржи.

Около бухты Гольцмана, среди густого кустарника, в трех километрах севернее станции Ладожское Озеро была построена станция Костыль. Она имела много путей, два из них уходили к широкому пирсу, оборудованному мощными кранами. Помещение дежурного, как и на других временных станциях узла, находилось в вагоне.

В двух километрах, около бухты Морье в хвойном лесочке, построили станцию Болт, которая использовалась в основном для перегрузки нефтепродуктов и угля. Тут же соорудили мощные пирсы с железнодорожными путями, куда причаливали огромные паромы.

В стороне от прямой линии Каботажная—Ладожское Озеро—Костыль—Болт вблизи Осиновецкого маяка была построена станция Осиновец, имевшая несколько путей, часть которых была расположена на двух пирсах, уходивших далеко в озеро. Пирсы Осиновца, как и другие, строились на деревянных сваях, скрепленных металлическими скобами и пересыпанных крупным булыжником и камнями.

На станции Ладожское Озеро вместо довоенных четырех путей стало более двадцати. Были устройства для экипировки, водоснабжения, два треугольника для поворота паровозов. На

опушке лесочка высилась водонапорная башня, а с двух концов станции — гидроколонки.

Ладожская эпопея длилась немногим более года, и каждый ее день был наполнен героическим трудом. Все совершенное здесь автомобилистами, строителями, водниками, железнодорожниками дает нам право назвать эту эпопею легендарной.

* * *

...Весовщицу Александрову послали работать на Ладогу из Ленинграда в ноябре 1941 года. Никому не было известно, когда отправится туда поезд, да и отправится ли вообще. И Александрова пошла пешком. Ледяной ветер жег лицо, сбивал с ног, а весовщица все шла. Вот и станция Мельничный Ручей: двадцать пять километров позади. А впереди еще тридцать. Поднялась метель. Передохнуть бы. Нет, нельзя, на Ладоге нужны рабочие руки, и Александрова двинулась навстречу бурану... Только через двадцать восемь часов пришла она на Ладогу. Немного отдохнув, обратилась к начальнику станции:

— Куда идти работать?

Александрова стала грузовым диспетчером и вскоре проявила себя как мастер скоростной погрузки.

Был на станции Ладожское Озеро склад топлива. Сначала в нем хранился уголь, затем дрова, а потом и их не стало. Как правило, паровозы приходили из Ленинграда со своим топливом: остатками угля с заводских складов, сырыми поленьями, распиленными бревнами от разобранных домов. И вот как-то утром прибыл из Ленинграда состав порожних вагонов. Машинист — усталый, голодный, полубольной — пришел к дежурному по станции.

— Дайте дров.

— Откуда? Нет их у меня.

В помещении находился только что сменившийся с ночной работы дежурный по станции Николай Лисицын. Он подмигнул своему сменщику и произнес:

— Дров нет, но они будут!

— Ты разве не знаешь, что на складе пусто? — изумился его товарищ.

— На складе пусто, а в лесу — густо. Ты посиди немного, сейчас мы все устроим,—сказал Лисицын машинисту. И пошел в красный уголок, где его ожидали товарищи по смене, чтобы перед отдыхом обсудить результаты ночной работы.

— Вот что, друзья, планерки не будет, — сказал Лисицын. — Пойдем-ка напилим дров для паровоза, а то состав, который мы с вами сформировали, не уйдет в Ленинград.

— Пойдем, — сказал его напарник и друг составитель поездов Григорий Гайдучек, — попилим, а потом поспим.

— Пилить так пилить, — откликнулась грузовой диспетчер Кира Петрова.

— Пошли, — поднялись с места остальные.

Лес был неподалеку. Зазвенели пилы, застучали топоры. Первое полено понес к паровозу Лисицын, за ним едва поспевал Гайдучек. Тяжелые поленья давили на исхудалые костистые плечи. Несколько часов шла работа. Кто-то тем временем подкормил из своего скудного пайка машиниста и его помощника. Увидев свой паровоз с забросанным дровами тендером и стоящих рядом измученных, но сияющих от радости «лисенят» (так звали молодежную смену Лисицына), машинист прослезился.

— Ох, ребята, — только и смог он сказать.

Паровозы заправляли водой часто вручную. И в этом деле инициативу проявил Лисицын. Произошло это так: испортилась мотопомпа, и Лисицын обратился к своей смене:

— Зальем воду в тендер сами.

— Чем? — спросил кто-то.

— Ведрами.

— Здорово, — засмеялись вокруг. — Ты что же, от озера к паровозу с ведрами будешь бегать?

— Зачем бегать? По «цепочке» передавать будем.

Гитлеровцев особенно злила работа железнодорожной паромной переправы, действовавшей между станцией Болт на Ладожском узле и станцией Коса — на Кобонском узле. Здесь курсировали четыре огромных парома. Каждый из них увозил на восточный берег четыре паровоза и два тендера или восемь груженых вагонов, а на западный привозил танки и орудия, которые тут же отправлялись на фронт.

Первый начальник Ладожского узла К. Г. Филимонов.

Начальник станции Ладожское Озеро Н. В. Ельчанинов.

Гитлеровские летчики обрушивали бомбовые удары на все станции узла, но особенно доставалось станции Болт. Налеты подчас продолжались по 10 часов. Ночью над переправой висели вражеские осветительные ракеты — «фонари». Зенитные орудия били по ним и по самолетам противника. Один за другим гасли «фонари», время от времени в ночном небе вспыхивал гигантский факел: это падал в воду сбитый самолет.

Как-то гитлеровцы подожгли склад и поезд с горючим. Команда бойцов железнодорожного батальона кинулась спасать состав. Они вручную откатывали уцелевшие цистерны от горящего поезда. Вдруг загорелся шланг, заброшенный в горловину одной из цистерн. Боец команды связи Савельев попытался вытащить шланг, но он оказался привязанным проволокой. Тогда Савельев забрался на цистерну и, сунув руки в огонь, отвязал шланг и сбросил его на землю...

* * *

Успешная работа Ладожской дороги зависела в значительной степени от ветки Войбокало—Коса. Ранней весной 1942 года несколько километров этой линии из-за разлива оказались затопленными. Подвоз груза к Ленинграду приостановился. Выручили путейцы.

Вода подступила к линии рано утром. Дорожный мастер по телефону доложил начальнику дистанции об опасности. Оба хорошо понимали, что значит прекращение работы на этой ветке: в Войбокало начнут скапливаться составы, придется, видимо, разгружать вагоны на станции и на машинах подвозить груз к берегу, объезжая разлив. Сколько же будет на этом потеряно времени и сил!

Начальник дистанции уехал в Войбокало за помощью, и дорожный мастер остался один. Медленно пошел он по воде вдоль полотна железной дороги, разглядывая путь сквозь воду. Она прибывала медленно, и признаков размыва не было. А что если?.. И мастер поспешил к путевой казарме. Там его ожидала бригада рабочих — всё женщины. Вода подошла и сюда. Работницы сидели на нарах, испуганно поглядывая на пол.

— Вот что, девушки, — стараясь не выдавать своей тревоги, сказал дорожный мастер, — надо быстренько осмотреть путь, выяснить, как он там под водой. Думается мне, что поезда можно будет пропускать по затопленным местам тихим ходом, — и, помолчав, добавил, — ведь Ленинград ждать не может...

— Идти по пояс в ледяной воде? — спросил кто-то.

— Да, — твердо ответил мастер. — Ты пойдешь на пятый километр, ты — на третий... — стал он направлять работниц.

Девушки переглянулись. Стояло тягостное молчание. Никто на нарах не пошевельнулся. Постояв еще несколько секунд, дорожный мастер решительно пошел к двери. И на ходу бросил:

— Что же, пойду один.

— Иван Андреевич, — окликнула его одна из работниц, это была Петрова, — я с вами! — И, натянув сапоги, она спрыгнула на пол.

...Когда мокрый, измученный мастер возвращался в казарму, он увидел, как по просеке, где проходила железная дорога, плыли маленькие плоты, а на них сидели девчата. Ловко отталкиваясь длинными жердями, девушки подплыли ближе. Оказалось, что они приспособили под плоты снятые с петель и сколоченные по две двери путевой казармы и на них объехали свои километры.

— Здóрово! — только и мог сказать дорожный мастер.

— Иван Андреевич, — наперебой докладывали девчата, — путь проверен, выдержит! Скажите начальнику дистанции, что поезда пропускать можно.

И поезда пошли — медленно, осторожно, но пошли. И ни одной аварии не произошло.

К середине 1942 года грузооборот узла значительно возрос. Его центральная станция Ладожское Озеро уже не справлялась с перевозками. Поэтому все другие станции, являвшиеся до этого как бы ее вагонными парками, перешли на самостоятельную работу. В связи с этим на узле создали диспетчерский аппарат, который разместился в ныне сохранившемся деревянном здании вокзала. Дежурный помощник начальника узла и диспетчер по селектору поддерживали связь со всеми станциями и погрузочными площадками.

Такая организация работы обеспечила четкость всех операций, повысила ответственность людей. Особенно хорошими организаторами показали себя начальник узла К. Г. Филимонов, сменивший его В. В. Гуржин, дежурный по узлу, молодой инженер К. С. Симонов, начальники станции Ладожское Озеро Н. В. Ельчанинов и А. Я. Кутузов. Они оставались на посту даже во время самых жестоких бомбардировок.

В начале зимы 1941/42 года ладожцы сумели наладить перевалку грузов из автомашин прямо в вагоны. Удалось это не сразу. Разрыв между освобождением путей от груженых вагонов и подачей порожних достигал иногда трех часов, а грузчики в это время простаивали. Составитель поездов Клементьев, весовщик Карандин, грузовой диспетчер Лебедева и другие ликвидировали эти разрывы. На местах погрузки круглые сутки дежурили весовщики. Когда до окончания оставалось час-полтора, весовщик сообщал на станцию: нужны вагоны, подайте их к такому-то времени и в таком-то количестве. Чтобы не задерживать работу, на помощь грузчикам выходили и начальники, и стрелочники, и конторщики.

Потом ликвидировали еще одно слабое место: излишний простой вагонов. До этого их собирали со всех точек погрузки и

Заместитель начальника станции Ладожское Озеро К. Т. Шевченко.

Дежурный по станции Ладожское Озеро М. М. Павлов.

везли на станцию Ладожское Озеро, где формировали составы. Диспетчеры В. Гусев и В. Орлов, заместитель начальника станции К. Шевченко предложили формировать составы непосредственно на станциях погрузки — Костыль, Болт и Осиновец. И поезда стали проходить станцию Ладожское Озеро без переработки. Простой вагонов по узлу сократился на несколько часов. Это важно было не только потому, что быстрее оборачивались вагоны, но и потому, что они подвергались меньшей опасности, — ведь так часты были воздушные налеты.

Особенно опасными для узла были вагоны с боеприпасами. Мне помнится случай, когда один такой вагон надо было отправить немедленно, сразу после его перегрузки с баржи. Однако очередной состав был уже готов, а до подачи следующего оставалось не менее двух-трех часов. Было принято решение: задержать поезд и прицепить к нему этот вагон. Главный кондуктор, осмотрев состав, потребовал вагон со взрывчаткой отцепить.

— Почему? — возмутился я.

— В поезде уже три «звенки», а вагон прицеплен четвертой. Переформируйте состав так, чтобы были только три «звенки», тогда возьму.

Дело в том, что перед войной еще не на всех вагонах винтовую сцепку заменили автоматической. Вагоны поэтому подбирались по группам, и их сцепляли между собой с помощью специального приспособления, так называемой «звенки» — короткой цепи из нескольких звеньев. Одно звено набрасывалось на крюк винтовой сцепки, а другое — на «ухо» автосцепки. Такое сцепление, бесспорно, было не очень надежным, поэтому в составе

их должно было быть не более трех. Можно понять главного кондуктора, не пожелавшего рисковать не только опасным грузом, но и всем поездом: ведь мог произойти саморасцеп, а это чревато столкновением расцепившихся частей состава...

Но все-таки, как быть? Переформировать поезд? На это потребуется не менее часа, а вдруг именно в этот момент случится воздушный налет? Оставить вагон до другого поезда? Но и это опасно по той же причине. Приказать главному кондуктору взять состав в нарушение правил? Это тоже нельзя делать: ведь мы поддерживали строжайшую дисциплину. Как же поступить? И я принял решение: сам поведу состав с четырьмя «звенками». Сообщив об этом дежурному по узлу, я занял место главного кондуктора и, предупредив обо всем машиниста, подал сигнал отправления.

Так привел опасный поезд на одну из узловых станций Ленинграда. Верно ли я поступил? С точки зрения правил — нет. С позиций тогдашней обстановки — да. В свое оправдание могу добавить, что груз был настолько важным, что ему обеспечили «зеленую улицу» до места назначения.

Ладожский узел стал образцом для всей фронтовой Октябрьской дороги. Социалистическое соревнование стало главным стержнем нашей деятельности. Всеми владела одна мысль: трудиться так, чтобы защитники города Ленина были довольны железнодорожниками.

Каждый ладожец помнит своего партийного секретаря Григория Аристова. Он был душой коллектива, по-боевому руководил соревнованием смен за увеличение погрузки и ускорение формирования поездов. На всех пунктах погрузки, стрелочных постах вывешивались лозунги, доски с производственными показателями, выпускались «боевые листки».

В разгар ладожской страды Аристов добровольцем ушел на фронт и вскоре пал смертью храбрых.

12 января 1943 года на берегах Ладоги и Невы загремела советская артиллерия. После прорыва блокады на отвоеванной полосе земли в феврале того же года вступила в строй временная железнодорожная магистраль Шлиссельбург—Поляны—Волховстрой. Однако ладожский путь еще действовал. Ладога продолжала верно служить великому городу на Неве до тех пор, пока не растаял лед.

За год с лишним через Ладожский узел прошло более 100 тысяч вагонов разного груза. Он помог воинам Ленинградского фронта нанести врагу сокрушительный удар. Потом затихла кипучая жизнь Ладожского и Кобонского железнодорожных узлов. Вскоре здесь разобрали рельсовые пути.

У ОСИНОВЕЦКОГО МАЯКА

А. С. Беттигер,

начальник станции Осиновец

Приказом начальника Октябрьской дороги я был назначен коммерческим заместителем начальника станции Ладожское Озеро. Это было в мае 1942 года.

Коммерческая работа выполнялась на разгрузочно-погрузочных путях станций Осиновец, Костыль и Болт.

Бухта Гольцмана (железнодорожная станция Костыль) приспосабливалась для выгрузки эвакуированного заводского оборудования и спуска на воду катеров, прибывших из Ленинграда на железнодорожных платформах. На берегу стучали автоматические молотки, снопы искр сыпались из-под рук газосварщиков — это рабочие ленинградских заводов строили здесь металлические баржи. В некотором удалении от станции проходила ветка и был пирс для погрузки в вагоны боеприпасов и вооружения.

В трех километрах располагалась другая бухта — Морье с железнодорожной станцией Болт. Третья бухта, Осиновец, с одноименной станцией также имела пирс. Эта станция была приспособлена для погрузки в вагоны продовольственных грузов и имела отдельные пути для погрузки на суда заводского оборудования, эвакуируемого из Ленинграда.

Ознакомившись с положением на местах, я доложил обо всем начальнику станции Н. В. Ельчанинову. Посоветовавшись, мы пришли к выводу, что для нормальной эксплуатационной и коммерческой работы требуется реорганизация. В конце июля станция Ладожское Озеро в комплексе со всеми причисленными к ней погрузочно-разгрузочными пунктами была преобразована в железнодорожный узел. Его

начальником назначили В. В. Гуржина, заместителем — В. В. Чубарова. Станциям Костыль, Болт и Осиновец присвоили 1-й класс.

Работа нового узла быстро входила в нормальный ритм. Погрузка с воды в вагоны теперь велась строго по плану. В первую очередь грузилось продовольствие, затем боеприпасы. Только на станции Осиновец, которая возглавлялась мною, ежесуточно отгружалось 160—180 вагонов.

Особенно напряженно работала станция Ладожское Озеро. Ее суточный оборот превышал тысячу вагонов. Все они требовали переработки, подачи к пунктам погрузки и выгрузки, к местам формирования поездов. Чтобы облегчить положение главной технической станции, в Осиновце и на двух других станциях организовали формирование прямых поездов.

Избранный командованием кратчайший водный путь между восточным и западным берегами озера равнялся 30—32 километрам. Грузы перевозились здесь в баржах и быстроходных речных катерах-танкерах. Все привозимые судами грузы сосредоточивались на пирсах, сооруженных на искусственно созданной каменной гряде, расположенной перпендикулярно берегу. Здесь были построены деревянные платформы длиной 350—400 метров и проложен железнодорожный путь.

Когда на озере бушевала непогода, движение судов сокращалось или совсем прекращалось. В этих случаях пирсы на западном берегу пустовали, а вагоны в ожидании грузов простаивали. С наступлением хороших дней суда шли вереницей, и тогда на пирсах накапливались горы грузов. Железнодорожники и водники стремились к слаженной работе. Особенно строго следили за своевременной подачей вагонов под погрузку и выводом их на пути отправления. Общая суточная погрузка по станциям Ладожского узла держалась в пределах 500 вагонов.

Говоря о работе, выполняемой станциями узла на западном берегу озера, нельзя забывать об огромных усилиях, которые прилагались железнодорожниками на восточном берегу. Ведь те же 500 вагонов сначала перерабатывались на той стороне озера. К тому же весна 1942 года преподнесла неприятный сюрприз: во́ды Ладожского озера настолько поднялись над уровнем, удерживавшимся многие десятилетия, что вышли из берегов и залили все прибрежные низменности. Приемные пути станции Кобона оказались под водой, что намного усложнило маневровую работу. Паровозы из сухопутных превратились в «водяные». Железнодорожники ходили по колено в воде. Все это, конечно, не могло не привлечь внимания врагов, и они стремились ухудшить положение на трассе бомбардировками с воздуха. Особенно запомнились мне два массированных налета на станции нашего узла.

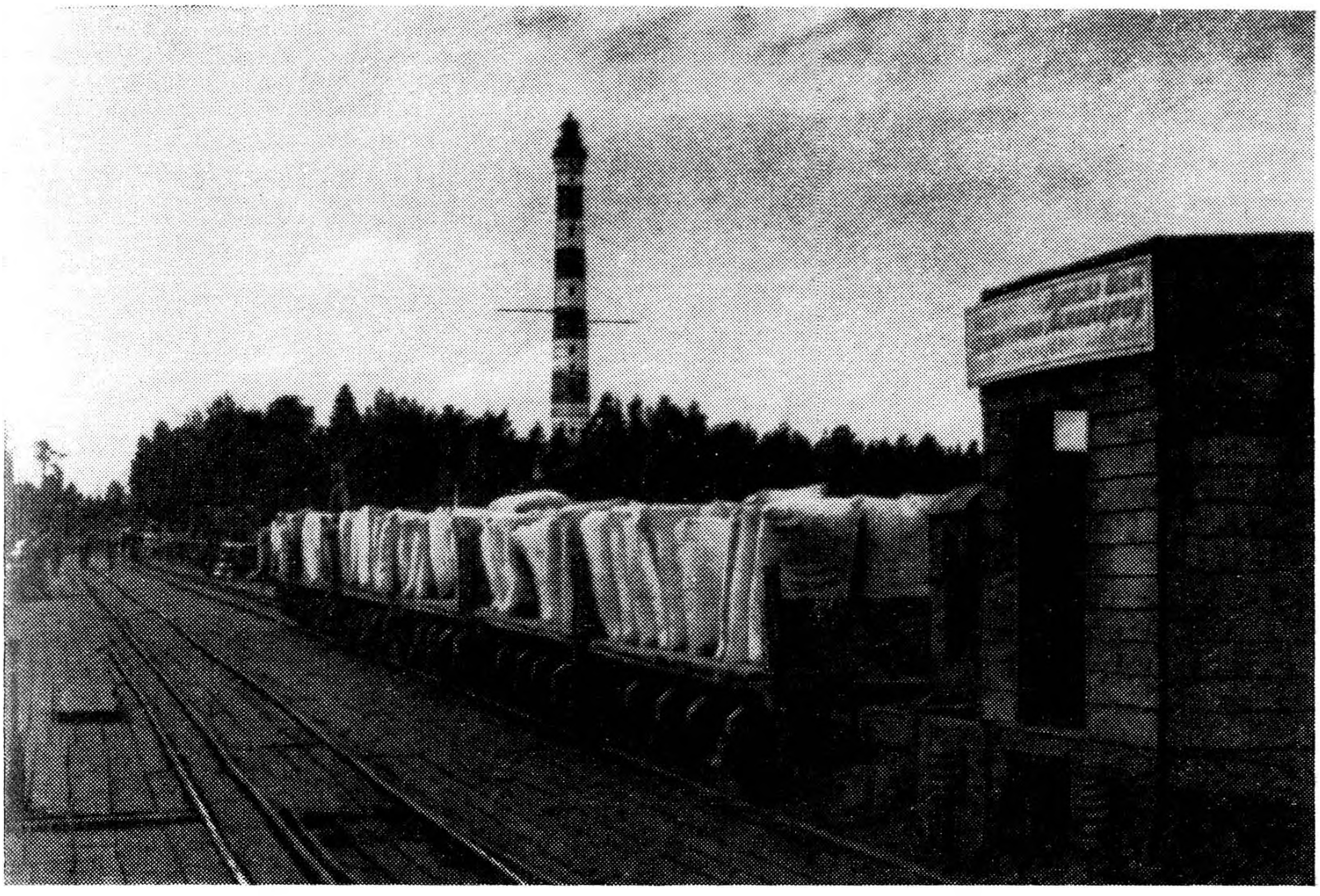
Пирс паромной переправы в бухте Морье.

Стоял погожий весенний день. Неожиданно в небе появились вражеские воздушные разведчики. На сравнительно небольшой высоте они нагло летали над узлом, явно вызывая огонь наших зенитных батарей. Но те упорно молчали. Было ясно, что враг готовит воздушную операцию.

В 9 часов вечера послышался рокот моторов. На высоте 1200—1500 метров группами шли вражеские бомбардировщики. Зенитные батареи открыли огонь. Самолеты развернулись и пошли в пике. Люди, находившиеся в здании вокзала, бросились в укрытия.

Сколько продолжалась бомбежка? Нам казалось, что очень долго. Наконец отбой, все затихло. Выйдя из укрытий, мы предполагали увидеть огромные разрушения. Но, к нашей радости, их не оказалось. Бомбы попали только в вагоны, груженные дровами и порожними железными бочками. Да еще в бухте Гольцмана был поврежден состав из порожних вагонов.

На другой день все повторилось снова. Разница была лишь в том, что утром не появлялись вражеские воздушные разведчики. Как и накануне, наши зенитные батареи снова открыли сильный огонь. На этот раз налет застал меня в лесу недалеко от нашего жилья — классных вагонов, стоявших на железнодорожной ветке. Мне были хорошо видны действия фашистских самолетов. Одна группа пошла в атаку на зенитную батарею, расположенную в тупике станции. Орудия били атакующих в упор, а те, пикируя с высоты 100—150 метров, бросали бомбы, одновременно ведя пулеметный огонь.



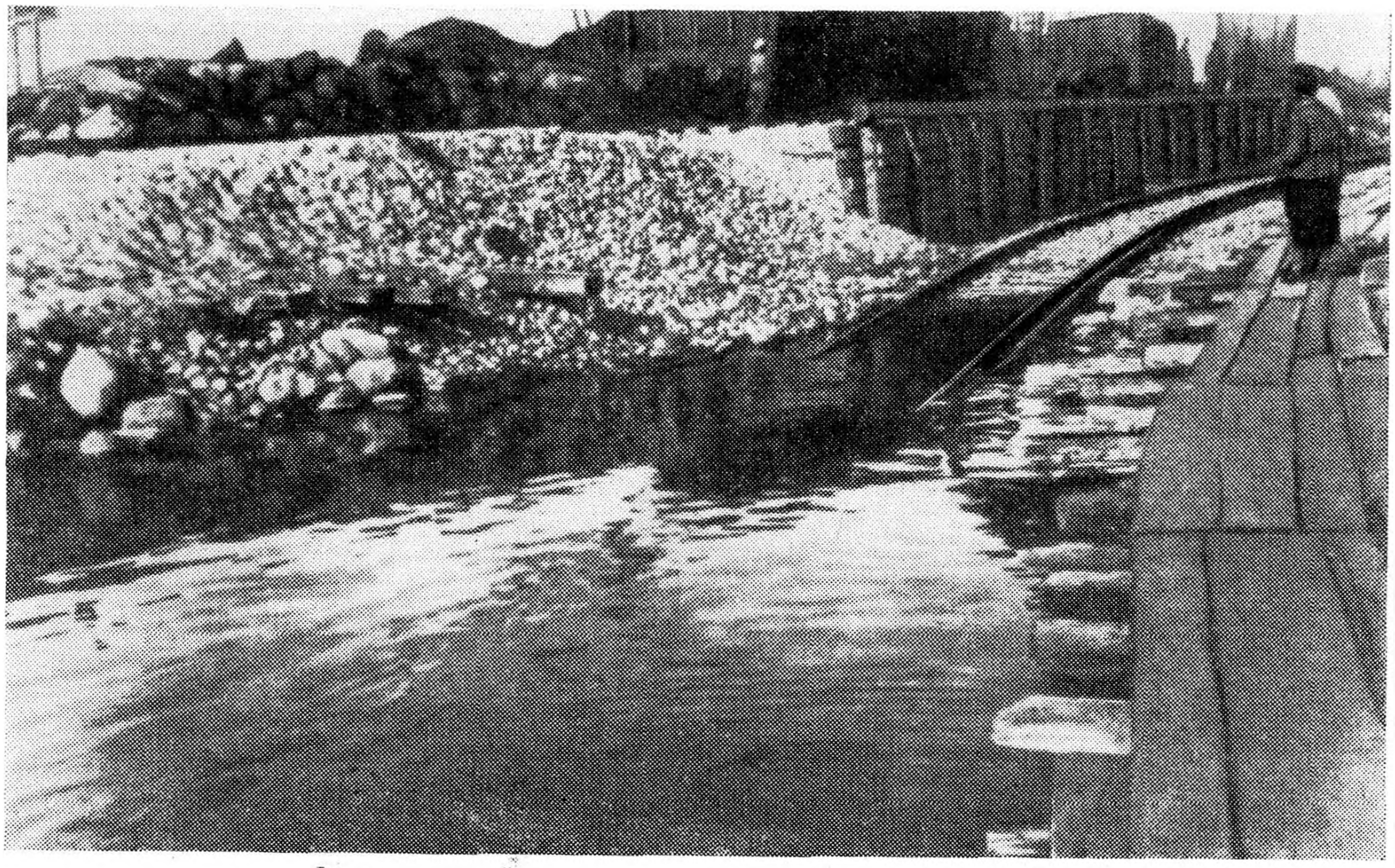
Подъездные пути порта Осиновец.

Вот бомбардировщик вспыхнул и, оставляя густой шлейф дыма, понесся в сторону озера и там исчез в волнах. Но и батарея пострадала — были убитые и раненые. Ущерб железнодорожному хозяйству этим налетом был причинен незначительный.

В дальнейшем таких массированных налетов фашисты не предпринимали. Вероятно, потери их были довольно ощутимы. Береговая зенитная защита не позволяла вражеским самолетам вести прицельное бомбометание.

Хорошим укрытием от бомбардировок служил нам Осиновецкий маяк. Высокое массивное сооружение петровских времен, построенное с большим инженерным искусством на гранитном фундаменте с трехметровыми стенами из крупных гранитных блоков, представляло надежную защиту от бомб.

Мы жили в вагонах, основная группа которых (около 20) стояла на специально построенном в лесу пути. Деревья маскировали наше жилье от вражеских самолетов. Тут же в отдельных вагонах размещались начальник политотдела, военные комендант, прокуратура, штаб начальника узла. В мягком вагоне «Красной стрелы» расположились дежурные по узлу К. С. Симонов, В. М. Бертов, диспетчеры И. В. Киреев, В. Н. Орлов, начальник коммерческого отдела А. Д. Кожарин.



Слиповый путь на Ладоге.

Благоприятная для работы летняя пора быстро пролетела. Наступила дождливая осень. Наша «железнодорожная улица» погрузилась в кромешную тьму. Окна вагонов были зашторены занавесками, и свет от коптилок, которыми мы пользовались, наружу не проникал. Возвращаясь с работы вечером, а то и ночью, трудно было найти свои вагоны. Выручала белая надпись «Красная стрела».

Топлива не было. С наступлением холодов водяное отопление вышло из строя, и мы часто ложились спать при температуре ниже нуля. Спали, не раздеваясь, в ватных брюках и куртках. Для того чтобы как-то поднять в вагоне температуру, мы разобрали служебное купе и сложили в нем кирпичную плиту. Однако тепло до купе почти не доходило. Закуток, где стояла плита, был нашим «убежищем». Вечером, приходя на ночлег, мы грели воду, сушили на сухари подсоленный хлеб, грелись. Горячий чай да сухари скрашивали нашу жизнь. Даже теперь, после того, как минуло более 25 лет, вспоминая прошлое, ощущаешь приятный вкус тех военных сухарей...

...Для более успешной эвакуации тяжелых грузов в бухте Морье был построен особый железнодорожный пирс и паром из барж с уложенной на них железнодорожной колеей. На восточном берегу был сооружен такой же железнодорожный пирс, позволявший перекатывать доставленные паровозы и вагоны с парома на пути станции.

Наклонную железнодорожную колею в бухте Гольцмана, приспособленную для спуска на воду прибывших на железнодорожных платформах судов, использовали для переправы на восточный берег лишних порожних цистерн. Предварительно задраив крышки колпаков и заклинив колеса, цистерны спускали по наклонному рельсовому пути, уходящему в воду. Оказавшись в озере, они всплывали и, сцепленные друг с другом группой по шесть штук, буксировались к восточному берегу. Делались попытки переправлять таким образом цистерны и в груженом состоянии. При этом было установлено, что емкости, заполненные на две трети, сохраняли необходимую плавучесть. Организатором такой переправы цистерн был заместитель начальника службы вагонного хозяйства управления дороги Н. И. Ганц.

Несколько правее Осиновецкой бухты производилась эвакуация населения города. С наших пирсов хорошо было видно, как маленькие быстроходные катера, загруженные до отказа людьми, неслись по воде в сторону восточного берега. Не всегда этим суденышкам удавалось благополучно совершить свой короткий путь: их часто бомбили.

На таких озерных «трамваях» трудились мужественные люди. Мне хорошо запомнился случай, свидетелем которого пришлось быть.

Во время бури с причала сорвалась баржа, груженная мукой. На ней находилось несколько грузчиков. Беспомощное, неуправляемое судно ураган погнал в верховье Невы, где находился враг. Команда находившегося недалеко от берега маленького буксира видела все это и, преодолевая огромные волны, поспешила на помощь товарищам. С замиранием сердца наблюдали мы за борьбой маленького суденышка с разбушевавшейся стихией. Казалось, еще немного — и могучая волна захлестнет буксир. Вот он вынырнул и снова упал в бездну, уходя все дальше и дальше. Смельчакам все же удалось взять баржу на буксир и привести ее к берегу.

Приближалось время закрытия навигации. Но, несмотря на непогоду, доставка грузов продолжалась особенно интенсивно: в предвидении полного замирания перевозок делалось все, чтобы создать запасы, которые позволили бы продержаться городу и фронту до установления ледовой дороги.

Н. С. Чаплиц,

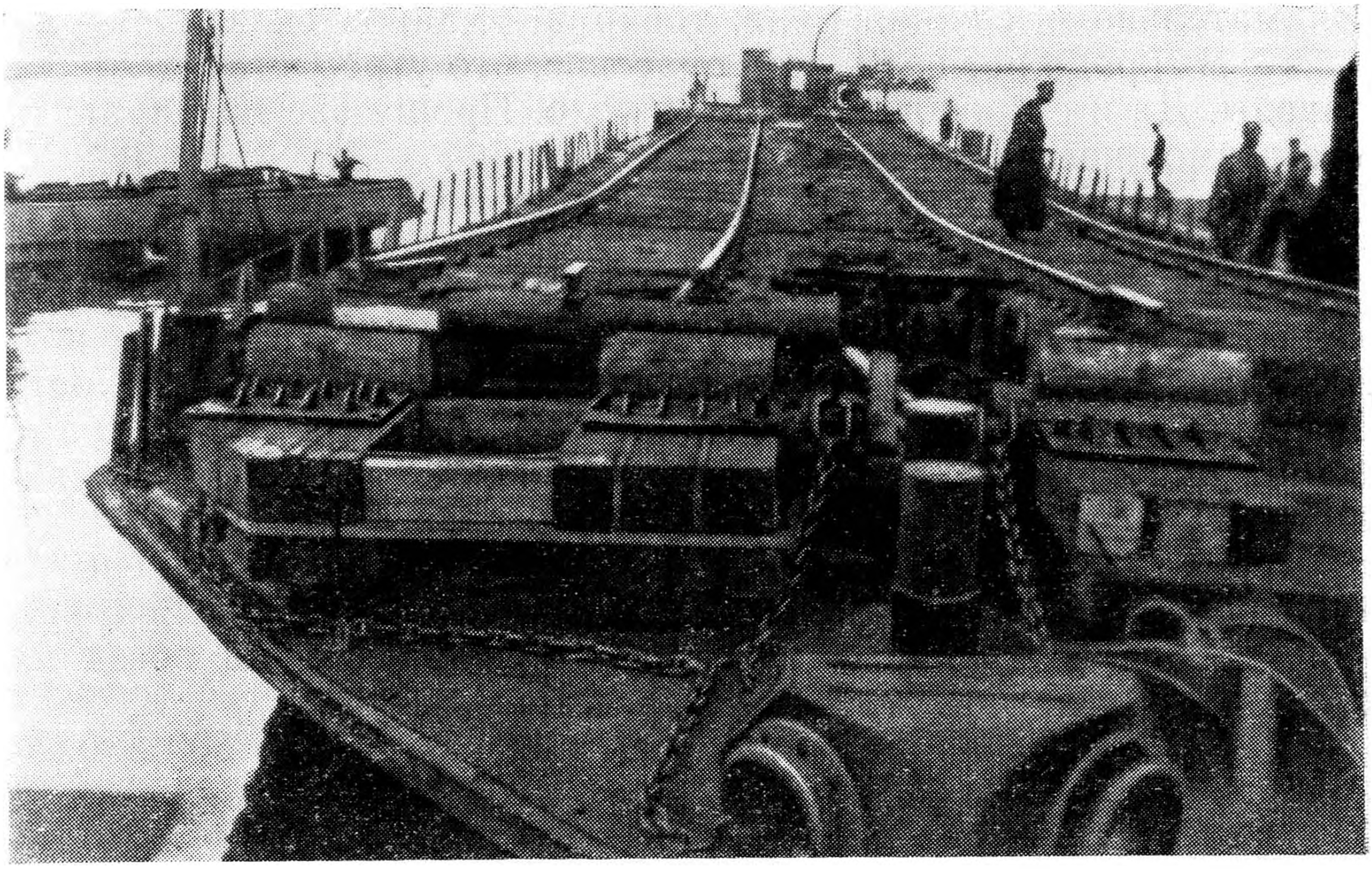
военный комендант распределительной станции Ладожское Озеро

В дни блокады всеми перевозками руководили органы Военных сообщений. 9 сентября 1941 года по приказу начальника Военных сообщений Ленинградского фронта комбрига Тулупова я прибыл в качестве коменданта железнодорожного узла на станцию Ладожское Озеро и развернул свое управление. Военным комиссаром управления военного коменданта узла был назначен секретарь Всеволожского райкома ВКП(б) Петров.

Управлению военного коменданта придали военно-продовольственный поезд (начальник Е. В. Булатов). Этот поезд обеспечивал горячей пищей военнослужащих узла, а также следовавшие через узел команды и части.

Самым тяжелым периодом для железнодорожников, работавших на западном берегу озера, была первая половина января 1942 года. Потух последний локомотив, не стало паровозных бригад: смертность от истощения была огромной. Автомобилисты, преодолевая неимоверные трудности, продолжали доставлять по льду грузы. На западном берегу озера скопилось большое количество продовольствия. Часть грузов мы вынуждены были направлять в Ленинград автотранспортом.

В один из таких тяжелых дней, поздней ночью, мне позвонил Андрей Александрович Жданов. Я ему доложил обстановку, сообщил о количестве грузов, находившихся на складах железнодорожного узла.



Баржа-паром для перевозки паровозов и вагонов.

Дежурные и старшие стрелочники станции Каботажная. В центре сидит начальник станции С. А. Деревенько.

Внимательно выслушав меня, товарищ Жданов сказал:

— В городе нет соли, есть опасение, что утром станут хлебозаводы. Да и с продовольствием плохо. Прошу вас предпринять все возможное.

Просьба была нами воспринята как боевой приказ. Я тотчас собрал своих офицеров и поставил перед ними задачу: к утру дать Ленинграду состав с грузом. Зная, что военный инженер А. М. Гришко имеет права паровозного машиниста, возложил на него заботу о подготовке паровоза к рейсу. Часть офицеров занялась заготовкой дров. В погрузке вагонов, кроме бойцов рабочих частей, участвовали военнослужащие, находившиеся в тот момент на станции.

Через 4 часа паровоз был растоплен, вагоны загружены, и Гришко повел поезд в Ленинград. Я доложил в Военный совет, что задание выполнено. Как потом выяснилось, наш поезд на станции Кушелевка встречали с оркестром...

Вскоре с «Большой земли» к нам приехало около 500 железнодорожников всех специальностей. Это позволило организовать регулярное движение поездов.

Противник, зная, что западный берег Ладожского озера является перевалочной базой всех грузов для блокированного Ленинграда, систематически бомбил его. Весной 1942 года на станцию Ладожское Озеро прибыл поезд маршала К. Е. Ворошилова, имевший сильное зенитное прикрытие. Зенитчиками командовал капитан Давыденков (он же начальник поезда). Поезд простоял на узле больше года. Эти зенитные средства сыграли большую роль в отражении налетов авиации противника.

Много было сделано для эвакуации оборудования фабрик и заводов Ленинграда. Прибывавшие на Ладожский железнодорожный узел вагоны с оборудованием сразу перегружались на суда или автомашины.

В период интенсивной эвакуации оборудования на станцию Ладожское Озеро часто приезжал А. Н. Косыгин, в то время заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР. Он глубоко вникал в обстановку, находил пути преодоления трудностей в работе узла.

Н. Н. Лисицын,

дежурный по станции Ладожское Озеро

Обязанности дежурного по станции хорошо известны: принимай и отправляй поезда, формируй их. Но в суровое время блокады никто из нас не ограничивался требованиями служебных правил. Не считаясь ни с чем, каждый трудился там, где без него не могли обойтись.

В сентябре 1941 года я работал дежурным по станции Ладожское Озеро. Нередко не хватало главных и старших кондукторов. В таких случаях мы заменяли их. Однажды, сразу после ночного дежурства, я поехал с поездом в качестве главного кондуктора. Везли мы продовольствие для моряков Кронштадта. Но не доехали еще до станции Борисова Грива, как на паровозе кончилось топливо. Пришлось остановиться на перегоне. Нашли кем-то заготовленную поленницу, погрузили ее на паровоз. Хватило до Мельничного Ручья. Здесь паровозная и кондукторская бригады снова занялись поисками дров.

Добрались, наконец, до Ленинграда. Обычно отсюда мы возвращались домой, на станцию Ладожское Озеро. Но мне передали приказ: сопровождать поезд дальше — до станции Лисий Нос. Ехали ночью, вперед вагонами, так как станция Лисий Нос тупиковая и поезду развернуться негде. В общем рейс был трудный. Ехали до места 13 часов. И это после тяжелого ночного дежурства на своей станции.

При недостатке путей правильно формировать поезда на станции Ладожское Озеро было сложно. Приходилось в одном составе использовать вагоны разнородного сцепления — винтового и автосцепки.

Работники паровозных бригад брали поезда любого формирова-

ния. Дежурные по станции и узлу, диспетчеры часто договаривались с ними о проведении тяжеловесов. И хотя машинисты, их помощники и кочегары, как все мы, страдали от недоедания, физически были ослаблены, но, как правило, безотказно брали поезда, вес которых значительно превышал норму.

Нередко бывало, что локомотивная бригада была не в силах сама заправить паровоз. На помощь часто приходили бойцы и командиры военной комендатуры. Помогали и мы, работники станции, сколько хватало сил.

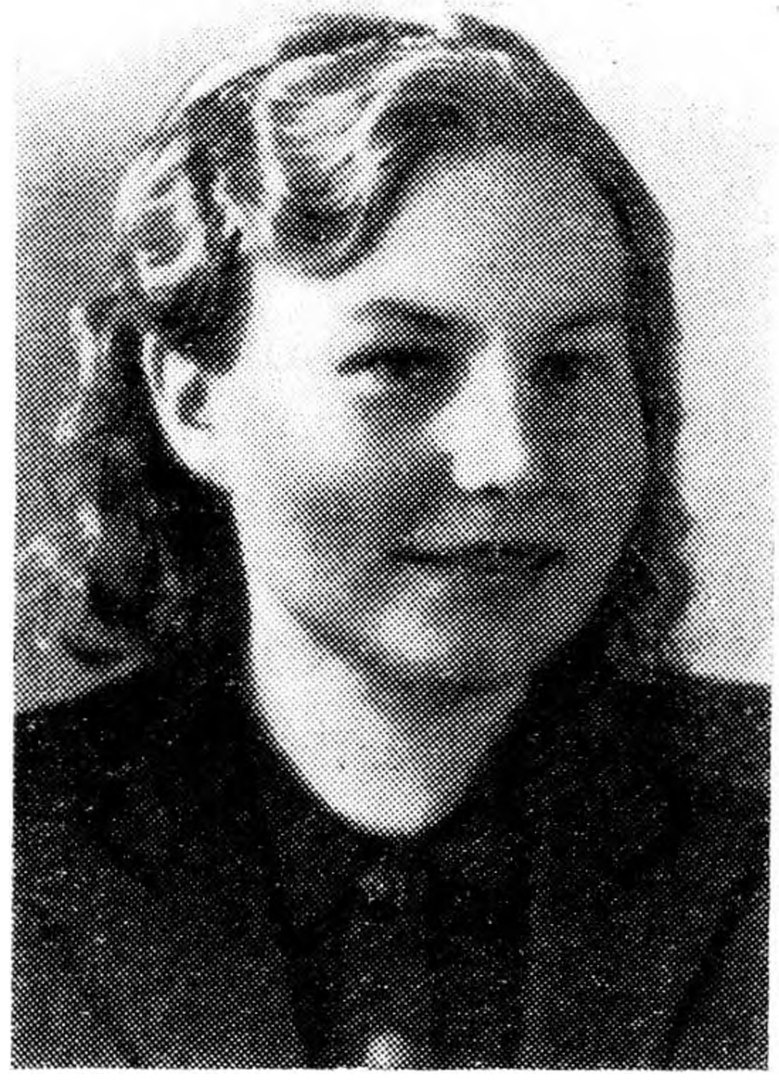
Первое время нас сильно донимала вражеская авиация. Но постепенно приноровились к тактике врага. Обычно утром, от семи до восьми, над станцией пролетал самолет-разведчик. Потом, если на путях оказывались вагоны, появлялись бомбардировщики.

Мы стали делать так: после ночной работы оставшиеся вагоны к семи часам утра вытаскивали на перегоны. Пролетая над станцией, вражеские разведчики видели пустые пути. В таких случаях бомбардировщики не прилетали. Конечно, налеты бывали, но, как правило, серьезного ущерба они не приносили.

Фронтовая дружба, взаимовыручка были для нас в те дни железным законом. Каждый, если требовалось, подставлял плечо товарищу, чтобы вместе как можно лучше выполнить боевой приказ.

А. Я. Борисенкова-Константинова,

грузовой диспетчер станции Ладожское Озеро



Как сейчас вижу перед собой осеннюю, прижавшуюся к желтеющему лесу станцию Ладожское Озеро. Я прибыла туда в солнечный сентябрьский день 1941 года. С «Большой землей» сообщение поддерживалось тогда только через озеро. На станции всего лишь один стрелочный пост и четыре пути. И на это более чем скромное хозяйство возлагались большие надежды.

Но буквально за неделю проложили пути к бухтам Гольцмана, Морье и Осиновец. Здесь сначала ходили мотовозы, они возили по одному-два вагона. Путь шел через лес. Бывало, едешь и нельзя в окно выглянуть: по стенкам хлестали ветки.

Особенно тяжелой оказалась зима 1941/42 года. Света не было, работали со свечами. Холодно, нет водоколонки, складов топлива для экипировки паровозов. Не раз приходилось заправлять паровозы водой из Ладожского озера вручную ведрами.

Помню такие случаи: состав сформирован, а машинист говорит: «Поезд вести не могу — нет топлива и воды». И вот дежурный по станции Н. Н. Лисицын (волевой командир, с осанкой и выправкой моряка; кстати, и ходил он всегда в морском кителе) собирал нас, и мы вместе пилили дрова, таскали их на паровоз, а воду носили из озера. И поезд все-таки уходил в Ленинград.

Между тем станция с каждым днем ширилась «в плечах». Строили новые пути, тупики, погрузочные эстакады, водоколонки, склады топлива. Она стала станцией 1-го класса, потом внеклассной, а затем уже вырос здесь Ладожский железнодорожный узел.

Гитлеровцы часто бомбили станцию и пирсы. Большие налеты были 28 и 29 мая 1942 года. В первый день бомбы попали в горловину стрелочной улицы станции, вывели из строя несколько пирсов. Но путейцы быстро восстановили разрушенный путь, и работа продолжалась.

Парторгом узла был Г. Аристов. В «кабинете» он не засиживался — ходил по рабочим местам, помогал нам и словом, и личным примером.

Через нашу станцию проходили поезда с эвакуируемыми ленинградцами. Мы, комсомольцы, помогали им выходить из вагонов и грузиться на пароход. Трудились без выходных: немного отдохнем — и снова за работу. Очищали вагоны от мусора, разгружали балласт, уголь, дрова. Хлеба получали по 200 граммов в день, все были истощены, но держались. В дружном коллективе как-то легче переносились трудности.

Помню, когда Ладожское озеро замерзло, — а зима сорок первого — сорок второго была лютая, — по льду проложили ставшую потом знаменитой «Дорогу жизни». Первую пробу — выдержит ли лед — сделали на лошадях. Они были заморенные, везли с восточного берега по одному-два мешка муки. Затем продовольствие и боеприпасы стали возить автомашинами. Они шли одна за другой, целыми колоннами. И бомбили, и обстреливали их, а они все шли и шли, и ничто не могло остановить их. И столько навезли на нашу станцию груза, что не могли сразу переправить в Ленинград — не хватало порожних вагонов. Но движенцы вместе с паровозными бригадами наращивали вес составов, быстрее стали продвигать их. И весь груз, скопившийся на станции Ладожское Озеро, был доставлен в город за две недели.

...Кончилась война. Станция Ладожское Озеро опять стала такой, как сотни других. Но и сейчас она с честью несет свою трудовую вахту. В нашем коллективе и поныне продолжают трудиться железнодорожники, которые пришли сюда в военные годы. Это мои товарищи А. Ильина, Е. Баранова, М. Александрова, В. Цветкова и многие другие.

НА ШЛИССЕЛЬБУРГСКОЙ ТРАССЕ

ПОЕЗДА ШЛИ КАРАВАНОМ

А. К. Угрюмов,

заместитель начальника
службы движения

Прорыв блокады Ленинграда в январе 1943 года создал возможность восстановления железнодорожной связи между осажденным городом и страной. Построенная в рекордно короткие сроки стальная трасса от станции Шлиссельбург, расположенной на правом берегу Невы, до пункта Поляны на перегоне Жихарево — Назия с мостовым переходом через Неву у Шлиссельбурга (теперь Петрокрепость), соединила правобережные линии Ленинградского железнодорожного узла и дала выход в тыл страны через Волховстрой и Вологду.

Казалось, что с постройкой новой линии транспортные связи стали более надежными. Но весной 1943 года вновь возникла сложная обстановка со снабжением города и фронта. Дело в том, что транспортные средства, ранее выделенные для организации перевозок через Ладожское озеро, были переброшены для нужд фронта в другое место. Между тем на стальной трассе сразу не удалось наладить регулярное движение.

Новая линия находилась тогда

в ведении Северной железной дороги. Ее работники добросовестно пытались организовать движение обычными методами, но не смогли добиться успеха. Проложенная на узкой полоске отвоеванной земли вдоль линии фронта трасса местами проходила на открытой местности в пяти километрах от противника. Это позволяло врагу вести прицельный обстрел поездов. Часто выходили из строя вагоны и паровозы, серьезные повреждения наносились путевым устройствам, много времени уходило на восстановительные работы. Перерывы в движении нередко продолжались по нескольку суток. Оказалось, что в среднем здесь проходило только по 2—3 пары поездов в сутки, что, конечно, никак не могло обеспечить нужды города и фронта.

Тогда новый участок железной дороги и продолжение его до Волховстроя были переданы в ведение Октябрьской дороги, управление которой находилось в Ленинграде.

Принятая нашей дорогой линия находилась в тяжелом состоянии. Проложенная зимой по замерзшим болотам, она после оттаивания оказалась под водой, на жидком грунте. Требовались значительные работы, чтобы трасса была в состоянии принять груженые поезда в большом количестве.

Кроме того, новая линия была сооружена по весьма облегченным техническим условиям и имела крутые подъемы, кривые малых радиусов, а в основании местами опиралась на торфяной грунт. Почти на всех перегонах скорости были ограничены до 5—10 километров в час. Все это, естественно, снижало пропускную способность линии.

Практика показала, что движение на линии может быть успешным только в том случае, если удастся лишить противника возможности визуального наблюдения за поездами.

Учитывая все это, мы пришли к выводу, что поезда должны двигаться только в ночное время и в период предрассветного тумана. Становилось также ясным, что никаких задержек поездов для скрещений допускать нельзя.

Следовательно, движение поездов должно быть поточным, в одном направлении. Чтобы компенсировать потери, вызываемые сокращением времени, отведенного для перевозок, требовалось увеличить интенсивность движения. Достигнуть этого можно было только методом отправления поездов «вслед», т. е. в попутном направлении через каждые 5—10 минут.

Чтобы достигнуть успеха, понадобилось разработать и ввести в действие ряд дополнительных условий, обеспечивающих безопасность движения.

Ознакомившись с обстановкой вблизи переднего края обороны, мы обратились с ходатайством к командованию фронтом и получили разрешение освещать хвостовые сигналы без светомаскировочных жалюзи. Это резко улучшило видимость сигна-

лов и повысило безопасность движения, предотвращая возможность наезда при сближении поездов.

На тормозную площадку последнего вагона, кроме находившегося на ней старшего кондуктора, назначался еще один кондуктор. В случае остановки на перегоне он покидал тормозную площадку и шел навстречу следующему поезду, ограждая хвост своего состава сигналами и петардами. Старший же кондуктор оставался на своем месте и после устранения причины задержки мог следовать дальше, не ожидая, как это обычно требовалось, возвращения своего помощника. Этим экономились драгоценные минуты, сокращалось нахождение поезда в зоне обстрела.

Чрезвычайно трудными были условия работы машинистов. Ведя состав, машинист должен был неотрывно следить за всем происходящим впереди, чтобы не врезаться в хвост впереди идущего поезда. Тяжелый профиль и план участка требовали от водителя также пристального и постоянного наблюдения за состоянием топки паровоза, котла, за работой всех механизмов. Дело в том, что отопление локомотива нельзя было резко форсировать искусственными способами усиления тяги, так как при этом неизбежно вырывался из трубы огонь и локомотив обнаруживал себя перед наблюдателями противника. Для облегчения работы машиниста на каждый паровоз назначались опытные машинисты-инструкторы, хорошо знавшие трассу. Во время следования поезда через прифронтовой участок они вели наблюдения за положением на линии.

Применение новой формы организации перевозок, впоследствии получившей название «караванного» способа движения поездов, быстро дало положительные результаты. Уже в первую ночь удалось провести без каких-либо потерь 13 поездов. В следующую ночь их число возросло до 17, а далее — до 23—27.

Но приближались белые ночи, когда время для пропуска поездов неизбежно должно было сократиться. В таких условиях увеличить число пропускаемых по участку составов можно было лишь ускорением их движения и сокращением интервалов между ними.

В то же время повышение скоростей было связано с увеличением протяженности тормозного пути при вынужденной остановке и, следовательно, с ухудшением условий безопасности поездов.

Группа командиров дороги предложила создать на трассе простейшие сигнальные посты полевого типа, которые должны представлять собой установленную на перегоне стрелочную флюгарку, управляемую дежурным по посту.

Открыть посты и организовать их работу было поручено мне, работавшему тогда заместителем начальника службы движения Октябрьской дороги, Д. А. Бунину, в то время заместителю начальника службы сигнализации и связи, и Ф. А. Блакунову —

Диспетчер войбокальской группы Н. С. Шаров.

Работник службы движения В. Н. Баранов.

заместителю начальника жилищного отдела.

По инструкции, утвержденной управлением дороги, сигналы постов должны были иметь распорядительное значение и соответственно красные и зеленые огни. Ознакомление на месте с обстановкой убедило нас в том, что совершать быструю и четкую смену сигналов нельзя. Неизбежные задержки в смене красного огня на зеленый вызывались примитивной техникой системы связи. Сношения между постами осуществлялись по телефонам, связанным полевым кабелем. Телефонные аппараты были укрыты в землянках. Затрата времени на перемену сигнала составляла несколько минут. В то же время первоначальный интервал между поездами зачастую заметно сокращался вследствие того, что составы имели разную скорость. Это могло вызвать остановки поездов в самом опасном месте. Вот почему вопреки утвержденной инструкции сигналы постов имели оповестительное значение.

С помощью дежурных по постам вся трасса, по которой двигалось одновременно более 10 поездов, находилась под непрерывным наблюдением, а диспетчер, руководивший движением, был в курсе всего, что здесь происходило.

Убедившись на месте в несовершенстве системы движения поездов с помощью постов, мы с Буниным стали думать, чем же можно ее заменить.

Вскоре на поляне возле Шлиссельбургского кладбища состоялось совещание, которое проводил член Военного совета и начальник тыла Ленинградского фронта генерал-майор Н. В. Соловьев. Сообщение об открытии постов и их работе я

закончил предложением о сооружении автоблокировки. В ответ на замечание, что автоблокировку от Ленинграда до Любани строили полтора года, Д. А. Бунин с совершенной достоверностью обосновал возможность построить облегченную двузначную автоблокировку за... 15 дней. Здесь же было решено начать оборудование автоблокировкой строящийся обход первого участка трассы.

Размеры движения на участке все больше увеличивались. Волховстроевский узел уже не мог быстро «переваривать» такой поток. Задержанные на подходе поезда оказывались приманкой для авиации противника. К этому времени был закончен обход по Староладожскому каналу и устройство на нем автоблокировки, увеличились составы поездов, улучшилось состояние пути. Все это позволило перейти к двустороннему движению: в первую половину ночи поезда направлялись из Ленинграда, во вторую — в Ленинград. Трасса от станции Левобережная до Междуречья вместе с обходом позволила, таким образом, осуществлять нечто вроде двухпутного движения. За ночь удавалось пропускать до 17—18 пар поездов. Такое количество составов повышенного веса удовлетворяло потребности города и фронта.

Новая трасса, проложенная по узкой, насквозь простреливаемой противником полосе земли, связывала блокированный Ленинград со страной.

ЖИВЫЕ «СВЕТОФОРЫ»

А. С. Морозов,

старший ревизор службы движения

Начальник Октябрьской дороги Б. К. Саламбеков 5 мая 1943 года вызвал заместителя начальника службы движения инженера А. К. Угрюмова и заместителя начальника службы связи инженера Д. А. Бунина и потребовал от них принятия мер, повышающих пропускную способность на участке Левобережная—Поляны.

Угрюмов и Бунин молча переглянулись.

— Разрешите до вечера подумать о способах выполнения этой работы?

— До вечера? Сейчас шестнадцать часов, через два часа жду вас с докладом...

И через два часа доклад был готов. Угрюмов и Бунин предложили до постройки автоблокировки осуществить «живую блокировку».

— Выполняйте! — сказал начальник дороги. — Спасибо за дельную мысль.

В мастерских связи началась горячая пора. Спешно готовили сигналы блокировки. На трехметровых жердях укрепляли стрелочные фонари. Две стороны каждого фонаря затемняли, а другие две закрывали цветными стеклами. Внутри фонаря ставилась керосиновая лампа. Все сооружение устанавливалось на деревянную станину с отверстием.

Утром 7 мая с запасных путей станции Ленинград-Пассажирский-Финляндский отправилась автодрезина с двумя прицепными платформами. На них были уложены фонари, жерди и станины. Отдельно лежали керосиновые лампы, стояли бидоны с керосином, телефонные аппараты и чемоданы.

Тут же сидели работники управления дороги: ревизор Г. П. Савицкий, инженеры Ф. К. Адаменков,

С. В. Трушталевский, Б. Е. Пинхасович и другие. Среди них был и я.

Экспедицию возглавлял А. К. Угрюмов. Полтора часа пути, и показался Шлиссельбург, а за ним и Левобережная. Еще через 3 километра дрезина остановилась у столба, где монтеры навешивали телефон. Там выгрузили две станины и укрепили их около столба с телефоном. В гнездо станины ставили жердь с фонарем. Рядом — лампы и бидон. Потом с дрезины сошел Адаменков. Он-то и остался здесь в качестве «светофора».

Поворачивая руками жердь с фонарем, Адаменков должен был показывать поезду зеленый или красный сигнал.

Дрезина пошла дальше. Через 3 километра установили следующую пару «светофоров». И так — через каждые 3—4 километра. Прошло несколько часов, и на 36-километровом перегоне Левобережная — Поляны выстроились 9 живых «светофоров». Пятеро нашли поблизости разрушенные путевые будки или брошенные дзоты. Остальные стояли у своих фонарей в поле, в болоте или в лесу.

Меня высадили около торфяных штабелей. Это, пожалуй, была удача. Я вырыл гнездо в штабеле торфа и в нем укрывался от непогоды.

Дрезина ушла в Ленинград, а живые «светофоры» начали налаживать свое хозяйство.

Прошел день, наступила ночь, и поезда пошли вереницей, один за другим, на расстоянии перегона между двумя «светофорами». (Движение днем по дороге, которая все время обстреливалась, было практически невозможным.) Живые «светофоры» по телефону извещались о направлении поездов и их количестве. Когда начиналось движение, каждый из нас уже стоял у своего сигнала.

На посту № 2 раздавался первый звонок:

— Говорит пост номер один. В двадцать один час к вам направился поезд номер семьсот один.

«Светофор» № 2 вешал трубку и поворачивал сигнал зеленым огнем в сторону ожидаемого поезда. Через 6—7 минут показывался паровоз с затемненными поездными сигналами. Через прорези фар едва заметны были узкие полоски света. Поезд быстро уходил в темноту. Ни огня, ни шума, только чуть постукивали колеса на стыках.

Тогда «светофор» № 2 давал красный сигнал в сторону поста № 1 и звонил «светофору» № 3.

— Говорит пост номер два. К вам в двадцать один час семь минут проследовал поезд номер семьсот один...

Инструкция о движении поездов по этому способу была проста и умещалась на половине странички. Никаких записей о прохождении поездов не велось. Дежурные у сигналов были

Условные обозначения

Линия фронта (примерная)

Вновь построенные участки

Ладожское озеро

Токсово

Песочная

Ланская

Ручьи

Пискаревка

Ржевка

Ковалево

Бернгардовка

Всеволожская

Мельничный Ручей

Щеглово

Корнево

Проба

Рахья

Ириновка

Борисова Грива

Ваганово

Кирпичный завод

Радченко

Дунай

Шлиссельбург

Черная Речка

Коса

Ледовая трасса

"Дорога жизни"

Кобона

Лаврово

Левобережная

"Дорога победы"

Междуречье

Жихарево

Поляны

Назия

Апраксин

Мга

Сологубовка

Волховстроевка

Горы

Пелла

Ивановская

Невская Дубровка

Ижоры

Славянка

Понтонная

Саперная

Колпино

Броневая

Лигово

Обухово

Александровская

Детское Село

Поповка

«Дорога жизни» и «Дорога победы». Схема.

опытными движенцами и в случае каких-либо заминок действовали по своему усмотрению.

Первая смена живых «светофоров» пробыла на своих постах несколько суток. Мы стояли на открытом месте, часто под артиллерийским обстрелом и бомбежкой, нас пронизывал холод, но никто не попросил досрочной смены.

Следующая смена дежурных у сигналов имела уже специально построенные дощатые укрытия. Дежурили по суткам.

Живая блокировка дала отличные результаты. Помнится, в ночь с 7 на 8 мая 1943 года в Ленинград прибыло 24 поезда (1200 вагонов).

25 мая 1943 года живая блокировка прекратила свое существование. Ее заменила автоматическая. Теперь в Ленинград уже прибывало за ночь до 35 поездов, что составляло 1750 вагонов, а всего за 1943 год прошло 7072 поезда.

Это было самое большее, что могла дать шлиссельбургская стальная трасса, или, как ее потом называли, «Дорога победы», для блокированного Ленинграда.

СИГНАЛ ПОКАЗЫВАЛ „ЗЕЛЕНЫЙ“

Д. А. Бунин,

заместитель начальника службы сигнализации и связи

На участке от станции Волховстрой до станции Шлиссельбург в апреле 1943 года ввели ночное следование поездов так называемым караванным, или поточным, методом. Но при этом чрезвычайно трудной стала работа машинистов: они вынуждены были напряженно следить за всем происходящим на участке, чтобы вовремя заметить идущий впереди состав или, что еще хуже, остановившийся поезд.

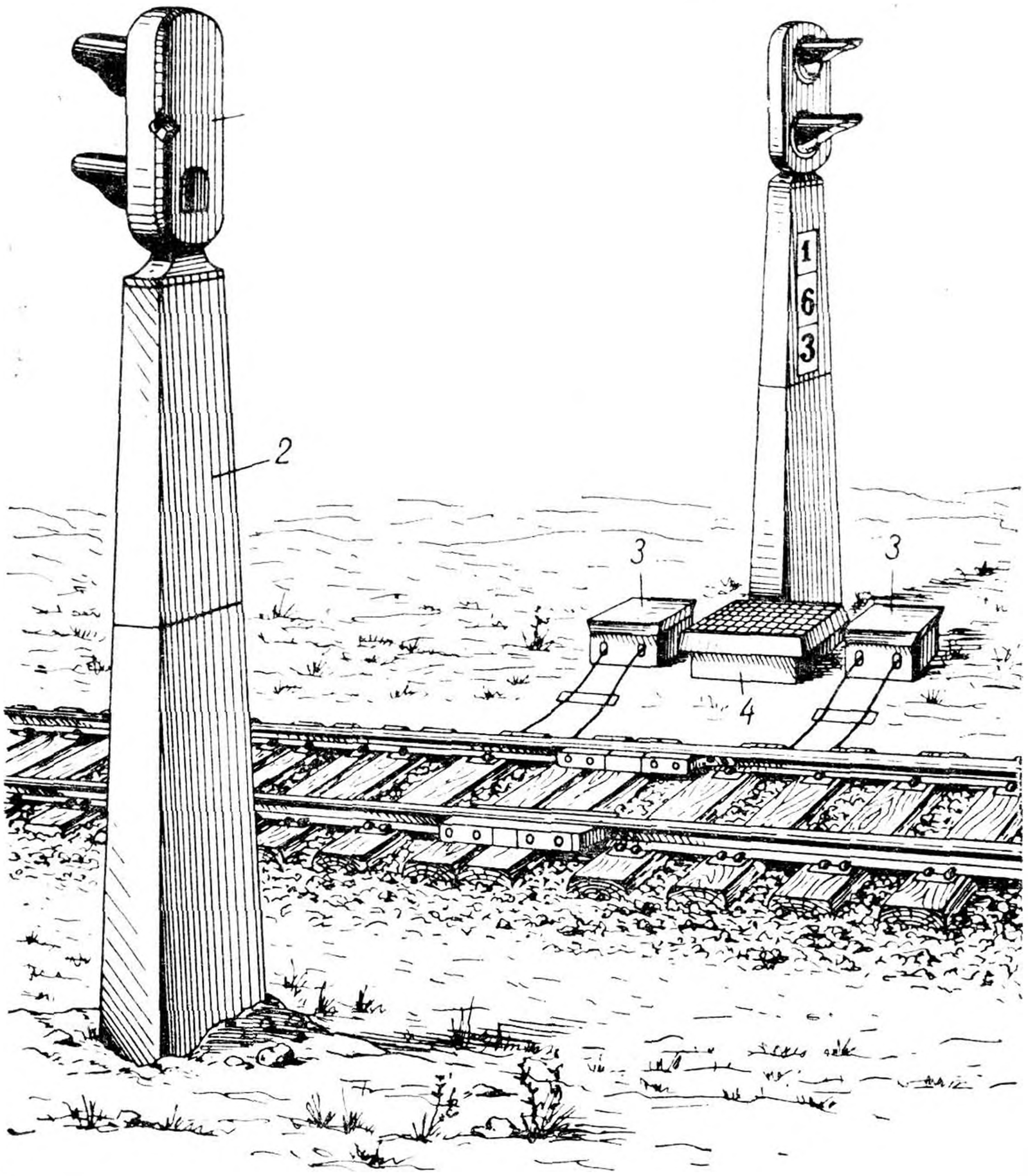
Возникла идея организовать на перегонах блок-посты, сигналы которых ограждали бы поезда, находящиеся на блок-участках. Обслуживали блок-посты не рядовые сигналисты, а опытные работники службы движения.

Блок-посты несколько сократили интервалы между находящимися на перегоне поездами, но нужных результатов это еще не дало.

Полностью задачу решила автоблокировка. 10 мая 1943 года начальник дороги издал приказ № 279. В нем было сказано: в целях повышения пропускной способности и усиления безопасности движения поездов оборудовать двузначной автоматической блокировкой перегон Поляны—Междуречье — к 20 мая, перегон Междуречье—Левобережная — к 25 мая. Параллельно, без задержки работ, составлять проект и инструкцию.

Сейчас многих может удивить: как это можно производить работы и параллельно составлять проект, не задерживая этих работ? Но тогда это было не только можно, но и необходимо.

Строительство автоблокировки требует больших капитальных затрат и много времени. Необходимо



Светофор упрощенной автоблокировки.

было создать упрощенную систему автоблокировки, что и было сделано. При разработке ее мы допустили ряд отступлений от норм и правил, но это оправдывалось условиями, в которых система должна была действовать.

Трудно было обеспечить автоблокировку электроэнергией. В обычных условиях она получает питание от хорошо резервированной высоковольтной линии, протянувшейся вдоль участка. Но такая линия отсутствовала, и построить ее было невозможно.

Автоблокировка должна была питаться от аккумуляторов, зарядка которых могла производиться в Шлиссельбурге. Это требовало, чтобы все устройства были максимально экономичными.

Стандартные лампы светофоров, имеющие мощность 15 ватт, мы решили заменить автомобильными лампами мощностью 5 ватт. Но будет ли достаточной при этом видимость сигналов? Светотехнические измерения дали положительный ответ. Видимость светофоров, недостаточная днем (что не имело особого значения, так как движение поездов начиналось с наступле-

нием темноты), оказалась вполне достаточной в темное время суток.

Но цоколь автомобильной лампы не подходил к патрону ламподержателя линзового комплекта. Тогда сконструировали и изготовили специальные переходные устройства. В результате автомобильная лампа обеспечивала в ночное время дальность видимости, в два с половиной раза превосходящую возможности стандартной светофорной лампы при светомаскировочном напряжении. Кроме того, она оказалась в 6 раз экономичнее.

Мы применили новый метод предварительного зажигания сигналов. Когда не было поездов, сигналы автоблокировки не горели, что имело значение и с точки зрения светомаскировки. При вступлении же поезда на блок-участок проходной сигнал загорался зеленым огнем, а занятый ограждался красным огнем светофора, который гас после освобождения блок-участка. Это значительно снизило расход электроэнергии.

В тяжелых условиях предстояло работать рельсовым цепям, без которых, как известно, не может быть автоблокировки. Подрезка балласта под подошвой рельса не производилась, стыковыми соединителями служили куски стальной проволоки диаметром 5 миллиметров и длиной около 0,5 метра, приваренные с изгибом к головке рельса. Рельсовые цепи получали питание от стартерных автомобильных шестивольтовых батарей, в которых все три аккумулятора были соединены параллельно. И все же рельсовые цепи работали устойчиво.

В середине июля 1943 года начала действовать автоматическая блокировка и на участке Мельнич-

Электромеханик М. Н. Медведев.

Начальник станции Междуречье И. Ф. Некрасов.

ный Ручей — Шлиссельбург. Ее протяженность увеличилась, таким образом, более чем на 30 километров и составляла около 70 километров.

Но оказалось, что построить автоблокировку в небывало короткие сроки в условиях, когда передний край проходил параллельно железной дороге на расстоянии 6—10 километров, лишь полдела. Систему надо было эксплуатировать, обеспечить ее непрерывное действие.

Руководили эксплуатацией прифронтового участка Левобережная—Поляны начальник дистанции А. Тихомиров, его заместителями были П. Мельников и А. Голиченко. Обслуживали устройства электромеханики В. Власов, Ф. Джурджий, В. Панкевич, В. Челай, Г. Логвинов. В Шлиссельбурге эти обязанности выполняли ветеран Ладоги заместитель начальника дистанции К. Кравченко, молодой электромеханик А. Панов и другие. Участок Мельничный Ручей—Шлиссельбург обслуживали старший электромеханик М. Медведев, электромеханик Г. Кузин и монтер К. Мочалов.

Обслуживание автоблокировки на участке, который подвергался систематическим обстрелам и бомбежкам, было делом исключительно трудным. Оно значительно осложнялось тем, что все сигнальные точки автоблокировки питались стартерными (переносными) аккумуляторными батареями. Их нужно было заряжать и развозить. Качество батарей оказалось низким, емкость они держали плохо.

Зарядка батарей производилась на станции Шлиссельбург. Для этого приспособили теплушку, в которой установили ртутный выпрямитель. Это было «предприятие» и жилье инженера П. Ганина. Трудно сказать, когда этот человек, от которого фактически зависела работа автоблокировки, спал, чем и как питался. Однако заряженные и отремонтированные батареи бесперебойно поступали на линию. Развозил их по местам с риском для жизни шофер автодрезины Зубков.

Поточный метод движения поездов, простейшие блок-посты и автоблокировка упрощенной системы сыграли большую роль в увеличении пропускной способности фронтового участка.

Автоматическая блокировка действовала с 25 мая 1943 года по 13 мая 1944 года — до восстановления нормального движения на стальных магистралях, ведущих к Ленинграду.

КАЖДЫЙ РЕЙС — ПОДВИГ

Н. И. Кошелев,

начальник 48-й колонны резерва НКПС

Военная обстановка заставила нас искать новые формы обслуживания действующих частей железнодорожным транспортом. Одной из них стали паровозные колонны, основное преимущество которых — оперативность.

Труднейшие проблемы возникали перед нашей колонной, но каждый человек в ней по-ленинградски решал их. Не хватало людей — и каждый брал на себя двойную нагрузку. Поездные бригады работали не в три, как везде, а в две смены. Но это не значило, что труд их чередовался с отдыхом в одинаковой мере. Нет, в часы отдыха люди тушили пожары, восстанавливали пути, исправляли повреждения подвижного состава. Сон, отдых — все проходило у них на колесах: ведь жили в вагонах. Редкий день не были в городе, но месяцами не бывали дома, не встречались с родными...

Часто приходилось водить поезда — тяжеловесные, длинносоставные — на торфе, опилках, дровах, которые мы добывали в лесу. Паровоз мертв без воды. Но и воду часто приходилось набирать в котел по ведерку.

Существуют неколебимые законы эксплуатации железных дорог. Близость фронта внесла в эти законы такие поправки, о каких мы и не подозревали, — невозможное стало возможным.

Можно ли вести поезд по воде? Во всех наших правилах недвусмысленно говорится: нельзя. Нельзя, даже если вода покрывает хотя бы головку рельса и машинист не видит пути, тем более нельзя, если вода закрывает дышла машины и уровень воды над полотном достигает чуть ли не полуметра. Но наши

люди водили поезда на таком участке длиной до десяти километров. И еще под почти непрекращающимися бомбежками с воздуха!

Так было на участке по ту сторону Ладоги, на временной ветке, проложенной к пирсам. Вода покрывала низко лежавшее полотно. На размытых путях часто случались саморасцепы вагонов. Люди по крышам вагонов пробирались к местам обрывов, опускались в воду и снова сцепляли вагоны. Машинист вел поезд на ощупь, не видя пути. Он рисковал составом, людьми, грузами. И не было случая за все время эксплуатации ветки, чтобы риск этот не оправдался и поезд не пришел по назначению.

Можно ли провести поезд, если из рельса снарядом вырван кусок? Можно! Состав шел по мосту через Неву. Дело было днем, мост прикрывала дымовая завеса. Березин, начальник поезда, стоял на переднем брусе перед котлом локомотива, наблюдая за состоянием пути. Заметив свежую щепу, он мгновенно насторожился и подал сигнал машинисту. Тот остановил поезд. Березин, соскочив на мост, стал осматривать путь.

В нескольких метрах от бегунков паровоза оказался вырванным кусок рельса длиной сантиметров в шестьдесят. Но поезд должен был пройти к фронту. Машинист Халдин решил подложить взамен рельса подвернувшийся под руку железный брусок, даже закрепить его плотно не удалось. Халдин повел паровоз. Люди, только что избежавшие опасности, сейчас снова подвергались ей, но никто не покинул состава. И в этот раз риск оправдался.

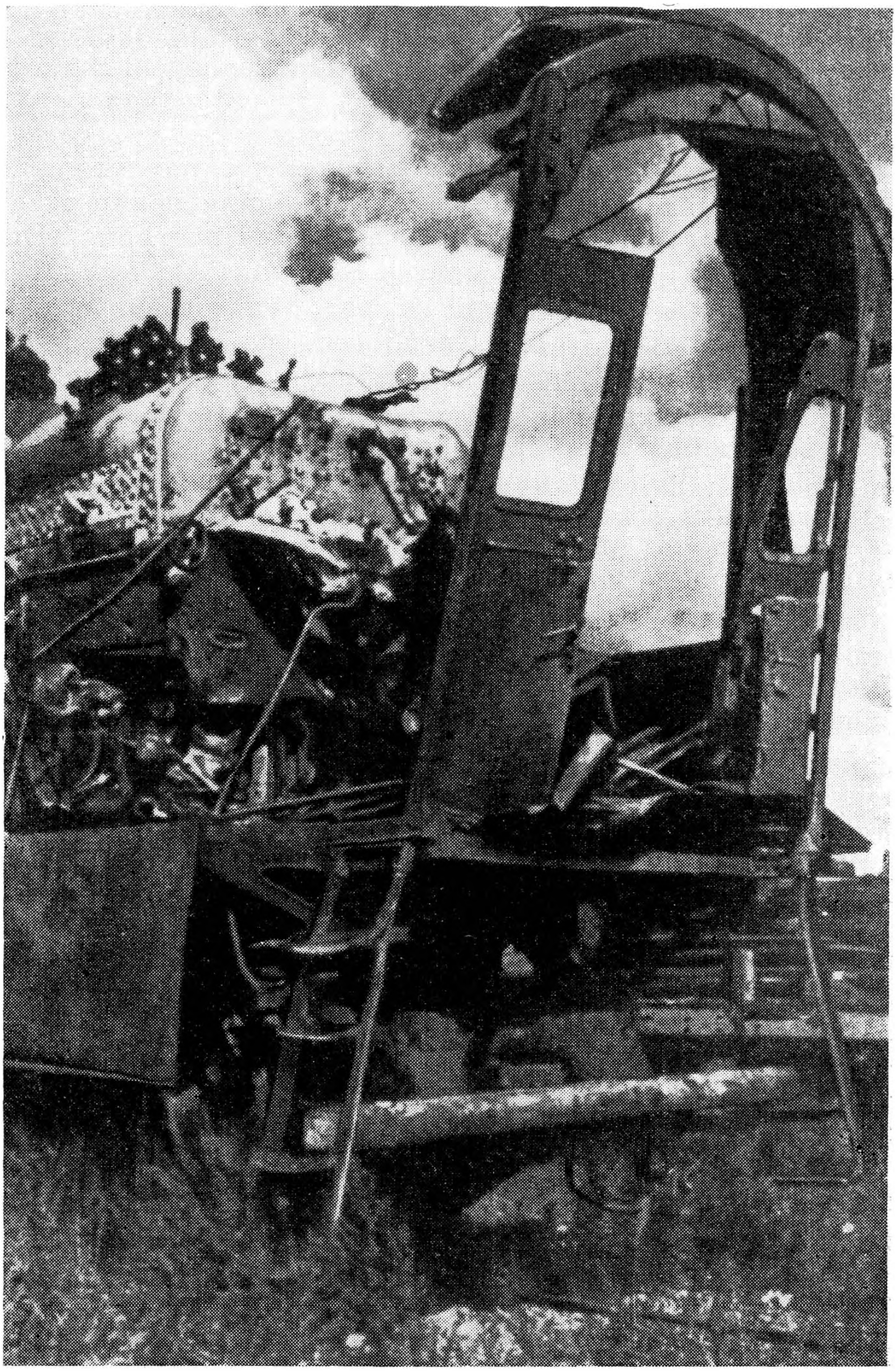
Можно ли вести поезда, если участок на расстоянии многих километров подвергается непрерывному артиллерийскому обстрелу и бомбардировкам с воздуха? В 48-й паровозной колонне, начальником которой я был, сохранился дневник, куда записывались некоторые из происшествий. Вот выписка из дневника за один день — 18 июня 1943 года:

«Машинисты Кульбицкий и Алексеев, помощники Алехин и Яшкин, кочегары Слугин и Федоров, поездной вагонный мастер Попов провели в обе стороны поезда под непрерывным артиллерийским обстрелом. Легко ранен Яшкин.

Машинисты Грин и Ачкасов с бригадами, главный кондуктор Леонтьев, старший кондуктор Некрасов, поездной вагонный мастер Дмитриев под обстрелом в течение 43 минут исправляли воздухопродувную сеть, разбитую в нескольких местах снарядами. Поезд проведен благополучно.

Поезд № 927 подвергся бомбардировке. Часть состава разбита. Порожняк. Ранен помощник машиниста Павлов.

Паровоз 718-30 подвергся обстрелу. Повредило магистраль. Путь засыпало землей. Исправления и расчистка пути произве-



Вот что осталось от паровоза после прямого попадания бомбы.

дены силами бригады под непрекращающимся обстрелом. Поезд выведен невредимым. Позже поезд подвергся воздушному налету. Сгорел турный вагон. Ранены оба машиниста — Баранов и Амосов, кочегар Клементьева. После перевязки Амосов вернулся к регулятору и довел поезд. Вся бригада вела себя героически, от огня спасены многие вагоны.

Снарядом пробита паропроводная труба паровоза 717-85. Состав загорелся. Тушили пожар и выводили горящий состав паровозники Голубев, Комаров, Альберт, Дорогунин, Буянов, Смирнов, поездной вагонный мастер Воронов.

От зажигательного снаряда сгорел турный вагон состава, который вел паровоз 54-58. Погиб поездной вагонный мастер Рыжков. Тяжело ранен помощник машиниста Алексеев, легко— проводница Кущелина.

При воздушной бомбардировке ранен главный кондуктор Г. А. Кардаш. Бригада паровоза 713-66 принимала участие в тушении горящих составов. Особенно отличились машинист Чесноков, помощники Сабецкий и Поляков, главный кондуктор Гонатовский, старший кондуктор Петушенко, кочегары Ванюхин и Лисихин, начальник поезда Коралис.

У паровоза 728-13 при обстреле пробит тендерный бак, ранены: поездной вагонный мастер Веселов, кочегар Лисяк, главный кондуктор Трофимова».

Все это произошло в течение *одного* дня. А ведь так было и накануне, и задолго до этого дня, и после него. Поезда продолжали идти. Железнодорожники забыли о слове «невозможно», вычеркнули его из обихода.

Замечательные люди были в колонне. Не только трус, а просто робкий человек здесь не выдержал бы. Но личная храбрость — лишь одно из их качеств и даже не самое главное. Требовалось еще мастерство. Если в колонну приходил машинист, он должен был быть механиком высокого класса, если приходил главный кондуктор — он должен был быть собранным, внимательным, зорким во всех отношениях человеком. Но и мастерство еще не все решало. Человек должен был быть воином.

В ежедневных рапортах о результатах поездок первое, о чем докладывал начальник поезда, было: «Поезд доставлен по назначению, машина в исправности» или «Силами бригады все повреждения устранены». Рапорты коротки и сухи, так же как записи в дневнике. Вот как выглядит один из таких рапортов: «Поезд доставлен точно по графику. Все повреждения, полученные паровозом в результате бомбардировки и обстрела, устранены силами бригады. Требует замены турный вагон. Убит главный кондуктор Румянцев, тяжело ранена старший кондуктор Лукина». Всего несколько строк, а за ними столько мужества! Вот как все это происходило.

Вели наливной состав. Гитлеровцы били беспрерывно. Местность открытая — состав спрятать негде. Машинист гнал его, прислушиваясь к каждому разрыву и в любое мгновение ожидая взрыва цистерн. Наконец зона обстрела осталась позади. Только сейчас механик почувствовал, что рубашка его промокла от пота, только сейчас понял, какое напряжение владело им все эти 50 минут. Люди, стоявшие в будке, не узнали механика. Лоб его был рассечен осколком.

Внезапно поезд стал. Кто же остановил его? Что случилось?

Михаил Хапиков, поездной вагонный мастер, соскочил на землю, побежал вдоль состава. Он смотрел на воздушную магистраль, искал обрыва. Обрыв где-то есть, но как мог выйти воздух уже далеко после зоны обстрела?

Добежал до хвоста, крикнул: Румянцев!

Главный кондуктор не отзывается. Хапиков полез на площадку. К хвосту поезда подбежали другие члены бригады: что с Румянцевым?

Показался Хапиков, молча обвел людей взглядом, наконец выговорил:

— Убит...

Кто же остановил поезд?

Искали Лукину — она ехала старшим. Ее нашли на одной из площадок. Девушка лежала без сознания, окровавленная, с перебитыми ногами, но не выпускала из рук рукоятки стоп-крана.

Она была ранена еще там, в зоне обстрела. Но остановить поезд сразу не хотела. Состав — наливной. Разве можно ему стоять под огнем!

Страдая от страшной боли, она все-таки ждала, когда кончится опасная зона. Тогда Лукина поползла на руках, дотянулась до крана и потеряла сознание.

Дрезина увезла Лукину и тело Ивана Румянцева. Наливной двинулся дальше, к фронту. Место главного занял Хапиков.

Миновали один перегон, и снова — обстрел. Впереди, слева, справа взметнулись разрывы. И вдруг прямо перед глазами машиниста огромное черное облако. В трех метрах от зияющей прямо на полотне воронки машинист Елизаров экстренным торможением остановил локомотив.

Не ожидая, когда прибудут восстановители (так уж повелось в нашей колонне — сами закапывали воронку), тащили запасные шпалы. Бензин ведь ждут на фронте...

А вот другой рейс — в обратную сторону. Напарник Елизарова Смирнов вел санитарный состав. Тяжелораненых бойцов эвакуировали в тыл. На стенах и крышах вагонов — красный крест. Вражеские артиллеристы не могут его не видеть. У них отличная оптика, их батареи — всего в нескольких километрах от линии. Но, наверное, именно потому, что поезд санитарный,

гитлеровцы открыли по нему особенно яростную стрельбу. Выпустили 160 снарядов. Осколки расщепили турный вагон, пробили паровоз. Глыба торфа, подкинутая взрывом, ударила Смирнова в лицо. Другой снаряд обрушил на поезд огромное дерево. Третий разорвался под колесом седьмого вагона, разбил буксу. Четвертым перебило воздушную магистраль.

Инструктор Славнитский скомандовал:

— Встать к ручным тормозам!

Люди ползком пробрались к тормозным площадкам, встали на места — вся бригада, вместе с инструктором. Машина тяжело потянула состав. Прямым попаданием с одного из вагонов сорвало крышу.

И все-таки поезд прибыл на станцию точно по графику. Рапорт сухо излагал факты. А обо всем остальном — стойкости, мужестве, героизме — говорить избегали. Лишь иногда факт раскрывался немного полнее, да и то лишь в том случае, когда кто-нибудь находил новое средство борьбы с врагом, и оно могло послужить на пользу товарищам.

Еще одна поездка той же бригады. В составе, который вел Елизаров, было 18 вагонов с горючим. Впереди — большой деревянный мост. Откуда-то из облаков вынырнул «юнкерс», спикировал, сбросил бомбу и промахнулся. Взмыл еще раз над самой трубой паровоза. Инструктор Славнитский скомандовал:

— Остановить!

Казалось, безопаснее для поезда и бригады проскочить через мост. Но Славнитский рассуждал правильно: а если бомба застигнет состав на мосту?

Второй раз «юнкерс» снизиться не решился. Зенитчики отогнали его. Елизаров перемахнул через мост. «Юнкерс» вынырнул снова, когда поезд был уже на другой стороне. Здесь самолет сбили наши зенитчики.

Стоит рассказать, как провели тяжеловесный состав машинисты Волков и Голубев. С Голубевым случилась такая история. Он спал в турном вагоне, когда началась сильная бомбежка состава. Поезд остановился. Голубев выпрыгнул из вагона, хотел лечь на землю, но его отбросило в сторону и засыпало поднятой взрывом землей. Он чувствовал, что не в силах пошевелиться и что-то горячее стало обжигать грудь, бока, голову. Голубев понял: пробит котел, горячая вода стекает на землю, и он напряг все силы, чтобы выбраться из этой горячей могилы.

Его отрыли — старший кондуктор Николаева увидела, как шевелится земля. Голубев встал и вместе с остальными отправился тушить горящий поезд. Он считал себя воскресшим из мертвых, так и говорил про себя. Ему казалось, что такое событие следует отметить чем-нибудь выдающимся. Чем? Случай помог ему. Бригада получила задание доставить возможно быст-

рее один из оперативных составов. Сроки были даны самые минимальные. Но очередь вести состав была за Волковым. Голубев поделился с ним своей мыслью. Она была проста: их паровоз должен стать рекордсменом.

На 45 минут товарищи сократили время поездки! Это было их первым рекордом. Удача вызывала желание добиться и другого. Они решили сделать свою машину лучшей в колонне. Попросили заменить колосниковую решетку качающейся, а заодно сделать весь ремонт паровоза. Им разрешили. Но ремонт нужен большой, длительный, значит не работать на линии несколько дней. А как раз в эти дни комсомолец Глебов привел состав на тысячу тонн тяжелее нормы. Этот рекорд Глебова перекрыл другой машинист — Богданов. О таких же рекордах думали Волков и Голубев, а машина их должна стать в депо на ремонт...

Они решили не ждать и сделали весь ремонт от начала до конца своими руками. Друзья провели под бомбежками и обстрелами такой же тяжеловесный состав.

Все это делали наши рядовые товарищи, ничем доселе, казалось, непримечательные. Задумаешься, попытаешься назвать имена — и сразу возникают не одна, не две, а многие десятки фамилий. За каждым именем — подвиг, преданность нашему делу, настоящий патриотизм.

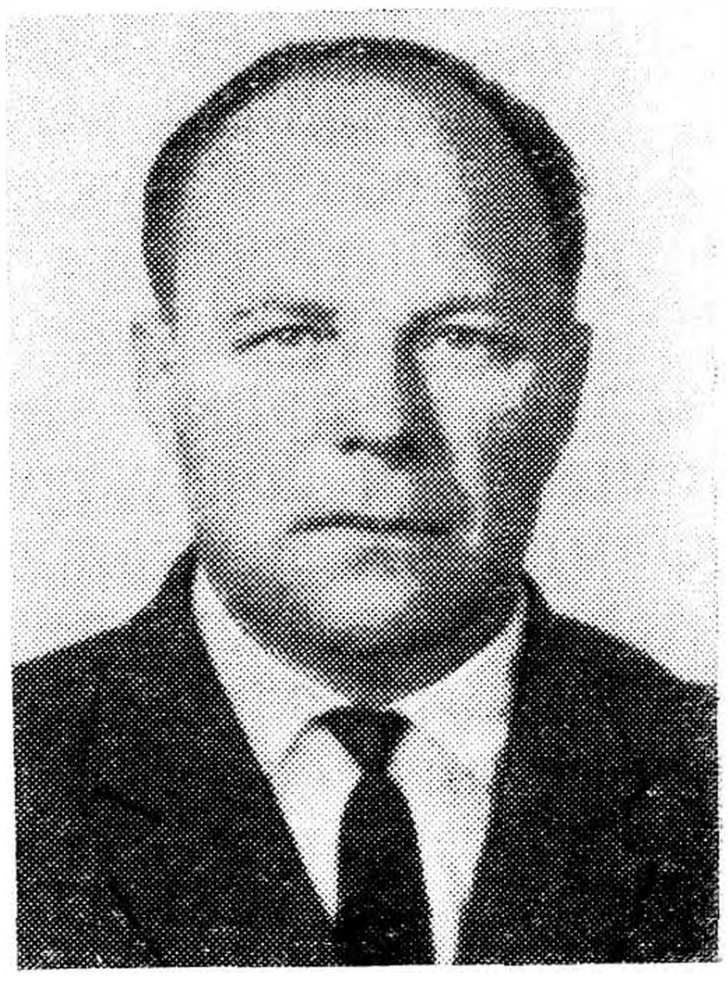
Так невозможное становилось возможным. Вот почему поезда шли беспрерывно, несмотря на жестокий вражеский огонь, шли к фронту и к городу, шли быстро и четко, как не всегда ходили и в мирное время.

Любопытнейший штрих: даже самые прославленные, старейшие кадровики-паровозники в самых обычных условиях не застрахованы от многих неприятностей. То проскочит паровоз на несколько метров за семафор, то пара не хватает в котле на крутом подъеме, то поезд собьется со скорости. Конечно, в том-то и состоит мастерство, чтобы избегать этих вот неприятностей. А вот за два года работы в условиях, каких до войны и представить было нельзя, таких сбоев почти не было. Героически работал весь коллектив. Подвиг города-бойца, города-героя вдохновлял каждого из нас.

СОРОК ВОСЬМАЯ ПАРОВОЗНАЯ

В. М. Елисеев,

машинист, Герой Социалистического Труда



Война застала меня на Карельском перешейке. Был я машинистом Ленинград-Финляндского паровозного депо и в тот день вел поезд из Выборга в Ленинград. Обслуживавшие этот участок паровозные и поездные бригады сразу же оказались в зоне действия вражеской авиации: гитлеровские летчики бомбили и обстреливали поезда, следовавшие вдоль Финского залива.

Уже в первый месяц войны многие машинисты, их помощники и кочегары ушли на фронт. Меня вместе с паровозом и его бригадами прикомандировали к военно-восстановительному поезду, который восстанавливал поврежденные бомбежками железнодорожные пути, мосты, убирал разбитый подвижной состав. Работа была не из легких: все время в прифронтовой полосе, под обстрелами и бомбежками.

Осенью 1941 года из восстановительного поезда меня откомандировали обратно в депо. Моя бригада и бригады моих сменщиков Василия Еледина и Алексея Самойлова работали на комсомольско-молодежном паровозе Эш-4375, на котором я был старшим машинистом. Мы водили поезда на участке Ладожское Озеро — Ленинград. Угля почти не было, топили паровоз сырыми дровами, которые нередко приходилось самим и заготовлять— на линии во время рейса. А топить паровоз дровами очень тяжело, нелегко поднять при этом давление пара в котле. Но бригады прилагали все силы к тому, чтобы наш Эш-4375 вопреки всем трудностям был постоянно в строю, безостановочно водил поезда. Часто

приходилось работать без смены сутки и больше. Однажды я не оставлял паровоз 56 часов подряд.

Каждый наш рейс имел для осажденного города огромное значение. Вспоминаю такой случай. Он произошел в январе 1942 года. Перед отправлением поезда со станции Ладожское Озеро к нам подошел военный комендант станции.

— Этот эшелон нужно доставить в Ленинград как можно быстрее, — сказал он, — по участку вас пропустят без задержки.

Мы, конечно, выжимали из паровоза все, что могли. Доехали без остановки до Кушелевки. Там нас встретило несколько человек и среди них начальник станции. Он попросил нас немедленно взять из состава несколько вагонов с мукой и подать их на Кушелевский хлебозавод. А подъездные пути завода, предназначенные для легких маневровых локомотивов, были для нашего паровоза опасны. Но я рискнул. Все обошлось благополучно. Тут же нам стало известно, что к моменту прибытия этих вагонов в Ленинграде не оставалось муки для выпечки хлеба...

В городе действовало тогда лишь одно Ленинград-Финляндское депо. Его возглавлял энергичный, волевой командир В. Г. Аверкиев. Наш локомотив, приписанный к этому депо, должен был время от времени ремонтироваться. Но из-за отсутствия электроэнергии станки здесь не работали, теплая промывка паровозных котлов не производилась. А по инструкции такую промывку следовало делать каждые месяц-полтора. Как же быть?

Собрались мы — все три бригады — на совет. Решили обходиться своими силами. Составили инструкцию, в которой было подробно указано, что и когда должен делать каждый.

Мы установили строгий режим работы паровозного котла и между поездками во время набора топлива поочередно продували его. Благодаря этому наш Эш-4375 работал без деповской промывки полгода! Такого еще не было в истории эксплуатации паровозов. По нашему примеру и другие бригады стали обходиться без промывки котла.

Решили мы и вторую, казалось бы, неразрешимую задачу: нашли возможность заменять износившиеся паровозные детали. В мастерских ГЭС, куда мы доставляли торф, станки работали. Здесь-то и стали изготовлять для нашего паровоза детали. Таким образом в самое трудное блокадное время мы работали без захода паровоза в депо на ремонт. И другие паровозы не останавливали свой бег.

* * *

После прорыва блокады обслуживание новой прифронтовой линии Шлиссельбург — Поляны было поручено 48-й паровозной

Машинисты В. М. Елисеев, В. А. Еледин и А. А. Самойлов у первого комсомольского паровоза Эш-4375.

колонне особого резерва Наркомата путей сообщения. Колонна имела передвижные мастерские для ремонта локомотивов, промывочную станцию для расхолаживания и промывки паровозных котлов. Базировалась она на станции Ленинград-Сортировочный-Московский. Возглавлял колонну опытный командир-железнодорожник Николай Иванович Кошелев, комиссаром ее был Михаил Иванович Чистяков.

К этому времени наш Эш-4375 был переправлен на «Большую землю», а мне дали более мощный паровоз Эм-72940.

Получили другие локомотивы и стали старшими машинистами также Василий Еледин и Алексей Самойлов. Все мы стали работниками 48-й колонны.

Линия Шлиссельбург — Поляны проходила в 4—6 километрах от переднего края. На некоторых участках, где местность была открытой, враг имел возможность стрелять по поездам из орудий прямой наводкой.

Помимо опасностей, ежеминутно подстерегавших нас из-за близости линии к вражеским позициям, были и другие неприятные сюрпризы, ожидавшие нас на каждом шагу. Трасса была построена в спешном порядке, нужных материалов для ее сооружения не хватало, пролегала она во многих местах по болотам. Например, на перегоне Поляны — Междуречье железнодорожное полотно уложили на болотистой местности без достаточного количества балласта. Бывало так: пройдет несколько поездов, и рельсы под их тяжестью оседают, опускаются в воду. Ведешь поезд, а кое-где и рельсов не видать, будто по воде плывешь. Из-за такого состояния пути состав иногда самопроизвольно расцеплялся. В таких случаях кондукторам и вагонным мастерам подчас под обстрелом приходилось снова сцеплять вагоны. Доставалось и машинисту.

Нелегко было переправляться с составом по свайному мосту через Неву, построенному меньше чем за две недели в сложной фронтовой обстановке. Ведешь поезд и чувствуешь, как мост ходит из стороны в сторону, «дышит», как мы говорили тогда.

Особенно опасным для движения мост стал весной 1943 года, когда Нева вскрылась и пошел ладожский лед. Ленинградская сторона моста ушла под воду — на озере в тот год резко повысился уровень воды. Бывало, смотришь из паровозной будки на путь, а рельсов не видать — они скрыты под водой. Думаешь: а вдруг подмыты сваи и тогда... Помню, когда мы в первый раз оказались в таком положении, я сказал помощнику и кочегару:

— Становитесь, ребята, в проход между паровозом и тендером, в случае чего — прыгайте в Неву!

А машинисту в таких случаях понятно, как действовать: стой до конца возле реверса, как капитан на корабле...

В скором времени железнодорожные войска построили второй мост через Неву. Хотя его также возвели в короткие сроки, но был он сооружен более капитально. По нему мы уверенно водили поезда со скоростью до 50 километров в час, а не по 20, как по свайному мосту.

Гитлеровцы систематически обстреливали мост: ведь именно здесь начиналась фронтовая магистраль Шлиссельбург — Поляны. Чаще всего обстрел начинался в момент подхода поезда и во время его движения по мосту. Фашисты рассчитывали, что

в случае удачного попадания будет разрушен мост и потоплен состав.

Враги имели возможность корректировать огонь: очевидно, неподалеку находились их наблюдатели. Сколько раз нам приходилось переезжать через Неву под яростным огнем гитлеровской артиллерии. А переедешь, тебя на трассе ожидают новые опасности, так как фашисты хорошо пристреляли все просматриваемые места новой линии.

До мая 1943 года на линии Шлиссельбург — Поляны — Волховстрой поезда двигались только в ночное время. Но вот в паровозной колонне получен приказ: поезда водить по трассе и днем. Первый дневной поезд довелось вести нашей бригаде.

Этот рейс запомнился на всю жизнь. Мы следовали из Ленинграда в Волховстрой. На станции Кирпичный завод вместе с жезлом я получил от дежурного записку, в которой сообщалось, что наш состав решено пропустить через участок Поляны — Волховстрой днем. Познакомил с содержанием записки бригаду. Моим помощником был Борис Боровик, а кочегаром — Павел Шаткин. Смотрю на их лица, хочу понять, как они восприняли эту весть: каждый из нас хорошо представлял себе, что значит в этих условиях вести поезд днем. Ночью фашисты били по трассе, ориентируясь по шуму поезда, по искрам, вылетающим из паровозной трубы, а то вели огонь и просто по пристрелянным квадратам. А тут — днем... Но ребята оказались на высоте. Они не произнесли ни слова, но в их глазах я прочитал: «Будь уверен, механик, приказ выполним, как солдаты».

Прибыли на станцию Шлиссельбург и там получили жезл на дальнейшее следование. Переехали мост через Неву. Вот и станция Левобережная. И здесь нам дали «добро» — двигайтесь дальше. А «дальше» — это на виду у фашистов.

Они, конечно, не ожидали появления нашего поезда среди бела дня, в ясную, солнечную погоду. Это застало их врасплох, и нам удалось спокойно отъехать от Левобережной километра два. Но спокойствие длилось недолго. Вот уже возле поезда один за другим разорвались два снаряда. Через несколько мгновений снова два разрыва. Видим — нас берут в «вилку». Увеличили скорость. Гитлеровцы усилили огонь. К счастью, стреляли они неважно — снаряды ложились вокруг, но ни одного прямого попадания не было. Так, под обстрелом, мы мчались километров 10—11, пока почти у самого входного семафора станции Междуречье не оказались под защитой леса. Здесь остановились. Огонь вскоре прекратился. Мы оглохли от разрывов, но настроение было хорошее, приподнятое: проскочили!

Осмотрели паровоз. Повреждений от осколков оказалось много. Первое, что мы сделали, это ликвидировали пробоины в

тендерном баке, чтобы не остаться без воды. Исправили самое необходимое и двинулись дальше. Задерживаться было опасно — на нас могла в любую минуту обрушиться вражеская авиация.

Миновали Междуречье. На 27-м и 28-м километрах наш поезд снова подвергся обстрелу. И на этот раз все обошлось сравнительно благополучно. В депо Волховстрой паровоз быстро отремонтировали, и мы отправились в обратный рейс на Ленинград.

В дальнейшем дневные рейсы стали обычными, поезда ходили ночью и днем. Первое время нас иногда сопровождали самолеты. Фашистская артиллерия в таких случаях молчала, чтобы не обнаружить себя. Но нашей авиации и без этого хватало дел, поэтому в скором времени мы лишились воздушного прикрытия. Правда, время от времени нас брала под свою защиту наша артиллерия: зачастую разгоралась ожесточенная артиллерийская дуэль, и мы вели поезда под свист снарядов, находясь между нашими и вражескими батареями...

С каждым днем обогащались боевым опытом, вырабатывали свою тактику вождения поездов. Мы научились маскироваться, обманывать врага, выходить победителями из труднейших положений.

Отправляясь со станции Поляны в сторону Шлиссельбурга, мы знали, что до 30-го километра доедем спокойно: линия здесь тянулась среди высокого леса. Но на 30-м километре спасительный лес кончался, и начиналась поросшая мелким кустарником поляна. Мы действовали так: следуя через лес, набирали высокую скорость, а по выходе на открытое место закрывали регулятор. За это время уголь в топке прожигался так, что не было дыма. Без дыма и пара паровоз шел до следующего километра, где начинался уклон, и состав мчался несколько километров по инерции. Затем приходилось открывать пар. Увидев его, фашисты сразу же открывали огонь. Снова приходилось сильно разгонять поезд, снова закрывать регулятор и какое-то расстояние следовать по инерции. Гитлеровцы, потеряв ориентир, прекращали огонь, пока снова не обнаруживали цель. А машинист без устали повторял свой маневр, играя со смертью.

Вражеские артиллеристы применяли против нас коварные приемы. Так, завидев приближающийся к 18-му или 17-му километру поезд, они открывали упреждающий огонь по 16-му километру. Расчет был такой: с разгона — поезд шел под уклон — состав попадет под огонь или потерпит крушение на разбитых снарядами рельсах. И вот видишь впереди султаны земли и дыма, они уже совсем близки, но ни свернуть, ни переждать, ни остановиться нельзя. А везешь боеприпасы и горючее. Лю-

бой осколок может вызвать страшный взрыв. Выход один: идти вперед, только вперед! И машинист ведет поезд в самое пекло.

Все это я и мои товарищи пережили много раз.

Часто судьба поезда, жизнь поездной бригады зависела от умелых и решительных действий машиниста. Расскажу об одном таком случае.

Против деревни Липки, в болоте, сбоку от железнодорожной линии лежал разбитый паровоз. Он стал для гитлеровских артиллеристов ориентиром и при появлении поезда облегчал им пристрелку. Вели мы как-то поезд светлой ночью из Ленинграда на Волховстрой. Приближаемся к месту, где лежит разбитый паровоз. И сразу засвистели снаряды. Ложатся рядом, слышно, как бьют по вагонам осколки. Обстрел все усиливается. Веду поезд вперед и вперед. Вдруг из-за разбитого паровоза выбегает наш боец и подает тревожные знаки. Я снизил скорость до 4—5 километров.

Боец кричит: впереди разбит путь. Что делать? Если остановимся, гитлеровцы расстреляют поезд.

Решил двигаться, пусть самым тихим ходом, но двигаться. Включил фары. Вижу, что в одном месте путь приподняло взрывной волной, кругом зияют воронки. Но рельсы целы, можно попытаться осторожно провести состав. Рука словно слилась с рукояткой реверса. Считаю каждый «шаг» паровоза. Вот прошел опасное место один вагон, за ним другой, третий. Из будки машиниста наблюдаю, как движется состав. Наконец последний вагон миновал поврежденный снарядом участок земляного полотна. Облегченно вздыхаю. «Набирай скорость», — приказываю себе. Поезд мчится все быстрее и быстрее. Выбрались. Опасность позади!

Помнится мне и такой эпизод. Мой бывший помощник (во время работы на паровозе Эш-4375) машинист Иван Беляев вел наливной состав в Ленинград. Вышли из Волховстроя ночью. Сначала все было спокойно. Вдруг появилась вражеская авиация. Фашистские летчики навесили над линией светильники на парашютах, и поезд был виден как днем. Бомбардировщики сделали первый заход, но бомбы в цель не попали. Когда самолеты развернулись для второй атаки, Беляев применил свой маневр, чтобы обмануть врага.

Паровозы в то время получали чаще всего печорский уголь, а он очень дымный. Беляев и использовал это обстоятельство: открыл регулятор на большой клапан, дал наполнение в цилиндрах на 0,6. Густой дым и пар заволокли не только просеку, по которой проходила железная дорога, но и лес далеко вокруг. Фашистские летчики «утюжили» этот дым до тех пор, пока не сбросили все бомбы. Так, ни разу и не попав в состав, они улетели. А поезд, который вел Беляев, состоял из цистерн с горючим...

Но далеко не всегда так благополучно заканчивались наши поединки с врагом. Мой друг машинист-комсомолец Саша Иванов вел поезд из Волховстроя в Ленинград. На станции Поляны ему сообщили: впереди идущий состав подбит. Сашу с его паровозом послали оказать помощь. При возвращении, уже на выходных стрелках станции Поляны, в паровоз попал снаряд и взорвался в топке. Локомотив сбросило под откос. Саша Иванов был убит наповал, а его помощника и кочегара тяжело ранило. Главный кондуктор, доставленный тут же в госпиталь, скончался после операции. Во время массированного налета авиации на станцию Войбокало погиб помощник машиниста Иван Буянов.

Немало боевых друзей — соратников по 48-й паровозной колонне — полегло на прифронтовой трассе. У реверса паровоза был убит осколками снаряда машинист Н. Матушинец. На боевом посту погибли машинисты И. Чибисов, Ф. Никитин, помощник машиниста П. Гайдуков, кочегары Т. Лысова, Т. Кириллова. От прямого попадания снаряда в тормозную площадку была убита старший кондуктор комсомолка Римма Уралова... Но места погибших занимали другие. По прифронтовой магистрали непрестанно шли поезда с боеприпасами, продовольствием, топливом.

Многие из моих товарищей по 48-й колонне и сейчас водят поезда. Иван Беляев работает в депо Ленинград-Финляндский, он отличный машинист тепловоза. Здесь же трудится на тепловозе и другой мой напарник по Эш-4375 Василий Еледин. Водят современные локомотивы бывшие машинисты 48-й колонны Алексей Самойлов, Николай Глебов, Михаил Шаров, Николай Кириллов, Иван Елизаров, Николай Трофимов, Николай Зиновьев. Гвардейцы колонны, они сейчас составляют «золотой фонд» Октябрьской магистрали.

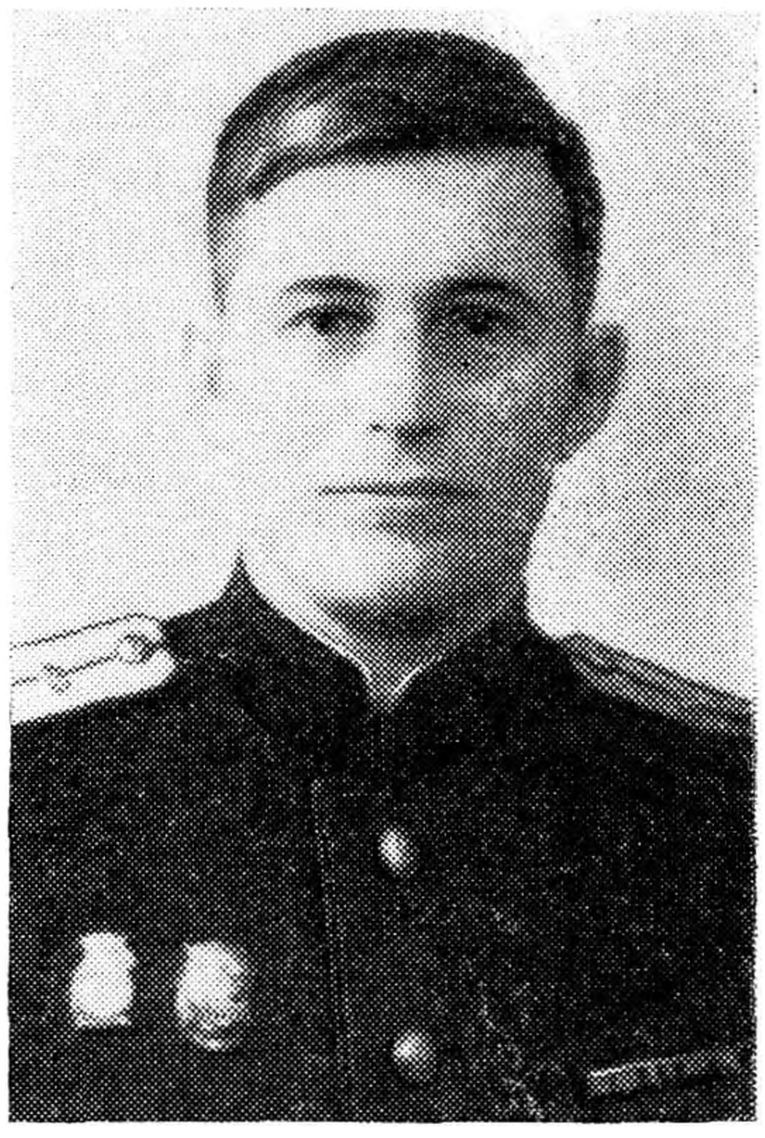
Иначе сложилась моя послевоенная судьба. Я окончил институт, работал главным инженером Ленинград-Финляндского депо, а в последние годы руковожу пассажирским депо Ленинград-Московский. Но где бы мы, бойцы 48-й колонны, ни находились, нас не покидает чувство дружбы и товарищества, которое помогало нам в лихие годы войны самоотверженно трудиться для родного Ленинграда, во имя нашей победы над врагом.

МЫ — КОМСОМОЛЬЦЫ...

СКВОЗЬ ОГОНЬ

В. А. Елдин,

машинист Ленинград-Финляндского паровозного депо



Я лежал на койке в полудремоте, в полузабытье, но мозг работал. Вереницей проносились воспоминания о недавней мирной жизни. Наплывали мысли о судьбе зажатого в тиски блокады любимого города. Думалось о товарищах, о паровозе. Как чувствует себя моя «овечка»? Может быть, она, как и многие другие паровозы, стоит сейчас где-нибудь в тупике застывшая, обледенелая?

На паровозе Ов-2167 я до последнего времени водил составы с фронтовыми грузами в Островки, напротив которых на другой стороне Невы стояли гитлеровские части. Нередко разгрузка составов происходила под орудийным или минометным огнем.

Но к этому мы привыкли, обстрелялись. Труднее было привыкнуть к другому — к скудному хлебному пайку. Ну что такое 200 граммов суррогатного хлеба в день для здорового 26-летнего парня? Организм никак не хотел «привыкать» к такой мизерной норме.

Короче говоря, наступил день, когда я, как и многие мои товарищи, свалился от истощения. Исхудалый и ослабевший лежал я на койке в общежитии в Финском переулке вблизи Финляндского вокзала. На улицу выбирался только раз в день: опираясь на палку, брел в магазин за хлебным пайком. Старался больше лежать, надеясь сохранить силы. Так прошло около месяца. Рядом со мной в таком же состоянии — помощники машиниста Николай Гайкин и Илья Хорий, токарь Иван Маслов.

Кое-как согревшись под кучей тряпья (в комнате было немногим теплее, чем на улице), я задремал. И вдруг слышу:

— Где тут у вас Василий Еледин?

Передо мной стояла девушка. Лицо бледное, но глаза живые. Отрекомендовалась: Аня Сидорова, инструктор обкома комсомола. Рассказала о цели прихода.

— Перевозка торфа на пятую ГЭС происходит с перебоями. А ведь электроэнергия — это работающие станки, снаряды и мины, это — выпечка хлеба, свет в замерзших квартирах, это — жизнь. Нужно, чтобы комсомольцы взяли перевозку торфа в свои руки. Электростанция должна каждый день иметь достаточный запас торфа. Мы, комсомольцы, можем этого добиться. Обком комсомола решил создать колонну комсомольских паровозов. Докажем, что даже в таких неимоверно трудных условиях комсомольцы сумеют одолеть все преграды, справятся с задачей.

Она говорила все это, а сама с тревогой смотрела на мое осунувшееся лицо, на темные круги под глазами, на палку, с помощью которой я приподнялся с постели. Я был членом комитета комсомола депо. Наш секретарь Самохин недавно умер от голода, поэтому Сидорова и пришла ко мне.

То ли на меня так подействовал ее приход, то ли мне на самом деле уже стало немного лучше, — только я отставил палку в сторону, сделал по комнате несколько довольно твердых шагов и стал обсуждать с Аней Сидоровой, как и с чего начинать.

Словом, через несколько дней с торфопредприятий, расположенных на станциях Рахья, Дунай, Кирпичный завод, стал курсировать к 5-й ГЭС комсомольско-молодежный паровоз Эш-4375. Старшим машинистом был Василий Елисеев, а его напарниками стали Алексей Самойлов и я.

С удивлением вспоминаю я теперь, как в те дни мы водили торфяные вертушки. В течение двенадцатичасовой смены мы успевали совершать по три, а то и по четыре рейса. При норме в тысячу тонн мы нередко брали вертушки весом в полторы тысячи тонн и больше. И все это делали измотанные голодом, шатающиеся от слабости люди...

Машинист идет к паровозу, берется за поручни, но самостоятельно подняться не может, и его подсаживает помощник. Взобравшись в паровозную будку, машинист в свою очередь сверху протягивает руку помощнику, помогая ему подняться в будку. Помощник оказывает такую же помощь кочегару.

Машинист, как правило, не стоял у реверса, а сидел: управлять машиной стоя не хватало сил...

Бригады менялись на Раздельном посту, невдалеке от Ржевки. На смену бригад отводилась одна минута: диспетчеры больше не разрешали держать торфяную вертушку. Как только

она останавливалась на Раздельном посту, работавшая бригада быстро сходила вниз, а сменщики тотчас же забирались на паровоз. Сдавшие смену на ходу сообщали о состоянии локомотива. Свисток, и вертушка отправлялась дальше.

Помню такой случай. Однажды пришел сменить меня машинист Виктор Задумин. Он настолько ослаб, что мешком свалился у паровоза. С большим трудом общими усилиями мы подняли его, усадили. На это ушло три минуты. Диспетчеры, наверное, ругались за задержку вертушки. А Виктор Задумин все же до конца отстоял (вернее, отсидел) свою вахту.

Виктор Задумин и сейчас работает машинистом в нашем депо. Бывает, при встрече я напоминаю ему, как мы поднимали его, ослабевшего, на паровоз. Он только улыбнется. Улыбаюсь и я. А тогда нам и нашим помощникам было не до улыбок, особенно когда приходилось чистить топку или забрасывать на подъемах топливо...

Бригады комсомольского паровоза с честью справлялись со своей задачей. Торфяные вертушки, в том числе и тяжеловесные, доставлялись с точностью пассажирских поездов.

Росла слава молодых паровозников локомотива Эш-4375. Нам пришло приветствие Центрального Комитета ВЛКСМ. В нем говорилось: «Ваша бригада значительно увеличила подвоз драгоценного топлива для героического Ленинграда... Вы своими делами помогаете Красной Армии громить и гнать фашистских мерзавцев». 1 июня 1942 года приказом по Наркомату путей сообщения старшего машиниста паровоза Эш-4375 Василия Елисеева, машиниста Алексея Самойлова и меня, помощников машиниста Ивана Беляева и Василия Соболева, кочегара Ивана Жигалова, политрука Я. Кондратьева наградили значком «Почетному железнодорожнику». Все мы были примерно одного возраста, молодые. И вот стали почетными железнодорожниками...

К этому времени на перевозках торфа работало уже три комсомольских паровоза. Старшим машинистом второго паровоза назначили меня, на третьем паровозе старшим был Николай Кириллов (сейчас он электромашинист Ленинград-Финляндского моторвагонного депо). Все три паровоза составляли топливную колонну имени Военного совета Ленинградского фронта.

Продовольственное положение осажденного Ленинграда после того, как была проложена ледовая дорога через Ладожское озеро, улучшилось. Работники нашей колонны стали получать увеличенный паек и премии за тяжеловесные поезда. Дело пошло веселее, стали понемногу набираться сил. На 5-й ГЭС нас знали все — от начальника до рядового монтера. Это и понятно: паровозники комсомольской колонны ни разу не подвели энергетиков, перебоев с подвозом торфа не было. С работой справлялись три паровоза вместо прежних шести. За 11 месяцев ком-

сомольская топливная колонна перевезла более 2 миллионов тонн торфа, около 500 торфяных вертушек были тяжеловесными.

Так молодые паровозники в трудное военное время выполняли свой долг перед Родиной.

ВОЕННАЯ ХИТРОСТЬ

После того как в январе 1943 года было прорвано кольцо вражеской блокады и военные железнодорожники построили фронтовую магистраль Шлиссельбург — Поляны, наши комсомольско-молодежные паровозы сняли с перевозок торфа для 5-й ГЭС и переключили на обслуживание новой магистрали. Мы вошли в состав ставшей потом знаменитой 48-й колонны особого резерва НКПС. Через Шлиссельбург — Поляны — Жихарево водили составы на Волховстрой и Тихвин и в обратном направлении.

Гитлеровцы яростно обстреливали и бомбили дорогу, — ведь она проходила в нескольких километрах от линии фронта. В некоторых местах враг бил по поездам прямой наводкой. Многие железнодорожники сложили здесь головы.

Бригады нашего паровоза Эу-70883 также неоднократно попадали во всевозможные переделки, не раз подвергались смертельной опасности.

...Вел я большой состав. Благополучно проскочили под обстрелом несколько опасных мест. Приближался самый трудный участок — около опушки леса. Фашисты хорошо пристреляли этот перегон. К тому же здесь начинался затяжной подъем по кривой.

— Подбрось уголька! — крикнул я помощнику Анатолию Илларионову.

Анатолий забросил в топку несколько лопат угля. Поворотом реверса я прибавил скорость. И вдруг шагах в тридцати с грохотом разорвался один снаряд, за ним — второй, третий.

Я поставил регулятор на полное открытие. Выручай, машина, быстрее выноси состав из этого чертова места! Паровоз уверенно одолевал подъем. Еще минуты две-три, и начнется менее опасный участок. Но достигнуть его нам не удалось. Вслед за очередным разрывом снаряда я почувствовал, как весь состав содрогнулся, как бы споткнулся на бегу. Лязгнули буфера, зашипел воздух. Я сразу понял: где-то осколком пробило воздушную тормозную магистраль.

Что делать? Пока найдешь повреждение, пока будешь исправлять его, снаряды могут превратить состав в щепки. И решили мы применить военную хитрость.

— Отцепляй состав! — приказал я помощнику. — А потом мигом обратно, на паровоз!

Пока помощник выполнял мой приказ, кочегар Таня Лысова подгребла из тендера поближе к топке кучу жирного угля. Расчет у меня был такой: этот уголь, особенно при большой забросе, дает обильный густой дым. Мы погоним паровоз с одним турным вагоном, будем вовсю дымить. Фашисты станут бить по дыму, полагая, что идет весь состав. А попасть в один паровоз, конечно, труднее, чем в растянувшийся на сотни метров поезд. Обманем врага — спасем состав, ценные грузы.

Так и сделали. Паровоз, оставляя за собой длинный шлейф дыма, помчался вперед. Вдогонку нам полетели снаряды. Но ложились они неточно, нас не задевали. А потом обстрел прекратился — здесь уже лес сплошной стеной закрывал нас.

Теперь нужно было идти к составу, исправлять воздушную магистраль. Пошли туда вдвоем с вагонным мастером Константином Калашниковым, захватили с собой запасные воздушные рукава. Шагали по шпалам. По обеим сторонам пути виднелись свежие воронки от разорвавшихся недавно снарядов.

Вот и состав. Осмотрели повреждения. Оказалось, есть несколько пробоин в воздушных рукавах, был поврежден и концевой кран воздухопровода. Все повреждения удалось быстро устранить, и мы зашагали обратно к паровозу.

Предстояла новая задача: незаметно подогнать паровоз к составу — дымить теперь нужно было как можно меньше. Ну, мы, паровозники, знаем, как это делать. Уголь забрасывали в трусочку, мелкими дозами, ехали с приоткрытым сифоном. В общем, все вышло как нельзя лучше. Незаметно подкатили к составу, прицепили его и дали ходу! Правда, гитлеровцы снова заметили нас, открыли яростный огонь, но попаданий не было.

А в это время по селектору шли тревожные разговоры. Дежурного маленькой фронтовой станции Поляны то и дело запрашивали: где состав, который ведет Елединн? А что он мог ответить? Состава не видно, а на перегоне слышны сильные разрывы снарядов...

Когда мы проскочили Поляны и прибыли в Жихарево, начальник станции обрадованно сказал нам:

— С благополучным прибытием! А мы уже здесь беспокоились, волновались.

Таня Лысова, высунувшись из будки, весело ответила:

— Паровоз-то наш — комсомольский, везде пройдет!..

ПОД АККОМПАНЕМЕНТ РАЗРЫВОВ

Были во время нашей работы на фронтовых магистралях такие случаи, которые сейчас мне самому кажутся невероятными. Вот, например: можно ли вести поезд, если у нескольких вагонов нет букс, колесо без бандажа, поломана одна из автосцепок? В 1943 году я вел такой поезд.

Дело было на фронтовой магистрали, невдалеке от той же станции Поляны. Гитлеровцы накрыли нас здесь сильным артиллерийским огнем. Несколько снарядов разорвалось совсем рядом. Я вдруг почувствовал, что поезд стал намного легче, а через мгновение сработала тормозная воздушная магистраль. Паровоз пробежал несколько десятков метров и замер на месте.

Что произошло? Я спрыгнул с паровоза, побежал вдоль состава. Из турного вагона выскочил поездной вагонный мастер Константин Калашников, вслед за ним прибежали паровозники запасной бригады.

Нашим глазам представилась неутешительная картина. Состав был разорван на две части. Они стояли на путях в 15—20 метрах друг от друга. При осмотре автосцепки все стало ясно: в нее ударило крупным осколком, отчего и произошел расцеп вагонов.

При разрыве состава порвалась и тормозная воздушная магистраль. Тормоза мгновенно сработали, и наш поезд остановился.

— А буксы-то, буксы! — услышали мы горестное восклицание вагонного мастера.

У трех платформ с правой стороны осколками были разбиты буксы вместе с подшипниками. А на одном колесе на целую треть срезало бандаж.

Казалось, положение было безнадежным: при таких повреждениях без восстановительного поезда не обойтись. Но это надолго прервало бы движение на важнейшей фронтовой магистрали (она была однопутной), задержало бы доставку в Ленинград продовольствия и топлива.

Нет, этого допустить нельзя! И тут же, около искалеченных вагонов, у нас открылось своеобразное совещание. Паровозники, вагонный мастер, кондуктора — все мы советовались, как снова сцепить состав, как поступить с изуродованными буксами, с поврежденной колесной парой. На эти разговоры ушло две-три минуты.

Мы разбились на группы — одни готовились заклинить поврежденную колесную пару, другие хлопотали около букс, третьи занялись автосцепкой. Оказалось, что ее внутренний механизм не поврежден. Зубилом обрубили рваные заусенцы, подготовили весь аппарат автосцепки к действию.

Я побежал к паровозу, взобрался в будку, стал осаживать головную часть состава. Смотрю из окна, готовлюсь к толчку, сердце бьется от волнения — сработает ли автосцепка? И вот она — радостная минута!.. Со звоном стукнулись вагоны, по всему составу пошел дробный буферный перестук... А Костя Калашников, вагонный мастер, уже весело машет руками, кричит:

— Порядок!

Всей бригадой принялись заклинивать поврежденную колесную пару, чтобы она не вертелась, а шла юзом. Пустили в ход стойки с платформ, забили лом. Поврежденное колесо заклинили намертво.

А как быть с платформами, которые остались без букс?

Костя Калашников, который уже успел вновь соединить воздушную магистраль, сказал:

— Поедем без букс. Буду на ходу из масленки поливать мазутом оси и струнки, чтобы смягчить трение. А ты особенно не гони, поезжай тише.

На том и порешили. И вот наш поезд тронулся с места. А состав на этот раз был из порожних платформ, имел 160 осей, растянулся более чем на полкилометра. Надо бы скорее проскочить это опасное простреливаемое место, тем более с таким длинным составом. А пришлось, наоборот, двигаться с замедленной скоростью. Фашисты, очевидно, по дыму заметили нас и опять принялись обстреливать. К счастью, прямых попаданий не было, на некоторых платформах осколками прошило борта, наделало много вмятин на металлических частях.

Свистели снаряды, гулко хлопали разрывы, а Костя Калашников на ходу перескакивал с платформы на платформу и лил смазку на обнаженные оси и струнки. Я из окна паровоза смотрел на него. Время от времени он руками сигналил мне: «Все в порядке. Так держать...»

Пятнадцать километров тащили мы поезд. Пятнадцать километров одна колесная пара шла юзом, а на трех платформах оси вращались по стрункам.

Вот и Жихарево. Здесь без долгих разговоров искалеченные платформы были выброшены подъемным краном из состава, и мы на всех парах помчались на Волховстрой и Тихвин, чтобы наверстать потерянное время...

НЕЗАБЫВАЕМОЕ

Когда раздался сигнал воздушной тревоги, наш состав стоял под погрузкой: наполняли полувагоны и хопперы углем для Ленинграда.

Это было в мартовскую ночь 1943 года на станции Тихвин. Только замолкла сирена, как мы услышали в воздухе тяжелый рокот многих моторов. Фашистские самолеты угрожающе гудели в темном небе. Рокот все нарастал. Со зловещим свистом посыпались с неба бомбы, загрохотали разрывы, судорожно затряслась земля.

Одна из первых бомб прямым попаданием разбила две цистерны, стоявшие недалеко от нашего состава. Высоко взмет-

нулся огненный факел, на десятки метров вокруг вспыхнула земля. Это горел выплеснувшийся из цистерн бензин.

Земля полыхала и под колесами нашего локомотива. Паровоз обволакивала нестерпимая жара.

Пламя угрожало вагонам и нашего состава. А на соседних путях огонь подбирался к платформам с сеном, к санитарному поезду. Вокруг бушевавшего пожара находились вагоны с патронами, рядом с пылавшими цистернами стояло еще несколько цистерн с горючим.

Надо было действовать быстрее!

Сначала мы схватили пожарный рукав и обмывочный шланг, пытаясь сбить ими огонь вокруг паровоза. Но что могли поделать с разбушевавшейся стихией два шланга! Вода мгновенно испарялась, а огонь не уменьшался.

— Эверластинг!

Надо было привести в действие кран продувки котла, вместе с водой обрушить на огонь мощные струи пара.

— Качай воду!

Накачали полный котел воды, открыли кран. Со свирепым свистом пар устремился на огонь, подминая его, заставляя отступать.

Нашему составу опасность уже не угрожала. Но огонь вот-вот накинется на платформы с сеном. А рядом санитарный поезд, в нем — раненые.

Нужно наш паровоз подогнать туда, по пути сбивая огонь. Но мешал углеподъемный кран, его стрела была опущена к нам на тендер. Крановщики куда-то исчезли. Я вскочил на кран, рычагами поднял стрелу, отогнал кран на несколько десятков метров. А мой напарник Иван Овечкин, стоявший у реверса паровоза, и его помощник Николай Голиков (оба они сейчас работают машинистами в депо Ленинград-Сортировочный-Московский) стали медленно осаживать состав.

Окутанный облаком пара паровоз продвигался к месту выгрузки, к санитарной летучке. Вода и пар делали свое дело — огонь отступал, угасал.

А на станции продолжало грохотать. Гулко хлопали наши зенитки. Огненным метеором прочертил небо падающий фашистский самолет. Где-то рвались боеприпасы. На другом конце станции что-то горело, в отсветах багрового пламени метались люди.

Санитарную летучку и сено мы отстояли. От жары на нас дымились ватники, не раз приходилось смачивать их из шлангов. И только справились с одним делом, как нахлынуло другое. Вдруг вспыхнули вагоны, стоявшие в тупике, на том же пути, что и наш состав. Мы знали, что в них жили местные железнодорожники — составители, сцепщики, стрелочники.

— Спасать вагоны!

Подогнали состав к вагонам, прицепили их. Кочегары Таня Лысова и Маруся Розова бросились отцеплять крайние вагоны, еще не успевшие загореться. Отважные девушки, обжигая руки, снимали тяжелую стяжку сцепления с пылавшего вагона. Составом мы оттащили его на десяток метров, затем девушки и подоспевший к ним на помощь Голиков отцепили вагон. Он остался гореть на путях. Так поступили и с другими горевшими вагонами. Обезопасив таким образом остальные, мы стали из шлангов поливать горевшие.

А бомбежка не прекращалась. Фашистские самолеты волнами налетали на станцию. Одни отбомбятся — прилетают другие. Возвращались не все: еще несколько вражеских самолетов, пылая, рухнуло вниз.

Мы потушили вагоны. Все тяжело дышали. Вдруг я вспомнил: маневровый паровоз! Что с ним, с его бригадой? Он стоял недалеко от цистерн, в которые угодила бомба.

Мы побежали туда. В нескольких метрах от паровоза увидели обгоревшие трупы машиниста и его помощника — их захлестнуло бешеным пламенем, рванувшимся из цистерн. А что на паровозе?

Мигом мы очутились в будке, открыли топку. В ней бушевало сильное желтое пламя. Я взглянул на водомерное стекло. У меня сжалось сердце. Котел — без воды! Вот-вот произойдет взрыв!..

Качать воду при такой обстановке было уже нельзя, опасно.

— Заливать топку!

С нашего локомотива через путь протянули шланг, подняли его на маневровый паровоз.

— Давай!

Потоки воды ворвались в раскаленную топку. Из нее шипящими клубами вылетел горячий густой пар. Локомотив был спасен.

Трудно рассказать обо всем, чему мы были свидетелями в ту мартовскую ночь на станции Тихвин. Бомбежка с перерывами длилась с 9 часов вечера до 5 утра. Всю ночь мы не отходили от состава, от паровоза, тушили пожары, оказывали помощь раненым.

Осколками бомбы, разорвавшейся около платформ с зенитными орудиями, ранило несколько бойцов, сопровождавших состав. Видели бы вы, с каким бесстрашием бросились Таня Лысова и Маруся Розова на помощь раненым! Обожженными руками они бережно перевязывали бойцов, говорили им ласковые, успокаивающие слова. А сами девушки с опаленными лицами, в обгоревших ватниках еле держались на ногах от усталости и переживаний...

Только управились с этими ранеными, как раздались новые разрывы бомб. К нашему паровозу, обливаясь кровью, бежали

раненые из санитарного поезда. Здесь, на станции, многие получили вторичные ранения. Наш паровоз и турный вагон превратились в перевязочные пункты. В эту ночь мы израсходовали весь запас бинтов, разорвали на полосы простыни и чистое нательное белье...

Но вот прозвучал сигнал отбоя воздушной тревоги. Прошло несколько часов, мы готовились к отправлению с составом угля для Ленинграда. К нам на паровоз поднялся начальник Северной дороги Николай Александрович Груничев. Он поблагодарил нас за участие в спасательных работах, в тушении пожаров во время бомбежки, а потом сказал:

— Выручайте еще... Прицепите к вашему составу и восстановительный поезд. Он срочно нужен в Волховстрое.

Спрашиваю Овечкина, помощников: возьмем, справимся? Ведь в угольном составе у нас было 1700 тонн да восстановительный поезд весил 1200 тонн. Значит, без малого две весовые нормы. К этому нужно добавить, что все мы смертельно устали. Но и Овечкин, и помощники не колеблясь заявили:

— Конечно, справимся!

А Таня Лысова снова ввернула слово о том, что наш паровоз — комсомольский...

Короче говоря, мы доставили сдвоенный поезд в Волховстрой. По дороге трижды пришлось останавливаться для ремонта разбитого бомбами пути. Хорошо, что с нами был восстановительный поезд: долго на перегонах не задерживались...

ТАНЯ ЛЫСОВА

С первых же дней, как только Таня Лысова появилась на нашем паровозе, все мы полюбили эту русоволосую девушку с живыми карими глазами. Из ее рассказов мы узнали, что родом она из деревни Макушево Калининской области, раньше работала оператором на станции Опухлики Калининской дороги и сама изъявила желание поехать в осажденный Ленинград работать на паровозе.

Работа кочегара — нелегкая, а в тех военных условиях она была особенно тяжелой. Ведь паровозы тогда снабжали не только углем, но и дровами. Тане изрядно доставалось, когда приходилось часами подбрасывать из тендера к топке длинные тяжелые поленья...

Таня мужественно переносила фронтовые лишения, а под огнем вела себя под стать бывалому воину. Помню, ранней весной вели мы большегрузный поезд. Погода стояла слякотная, на трудном 15-тысячном подъеме паровоз стал буксовать. А в это время гитлеровцы начали обстреливать дорогу. Надо бы пустить в ход песочницу, чтобы легче одолеть подъем,

Кочегар Таня Лысова.

но песку у нас не было. Поезд с трудом взбирался на подъем. Вдруг Таня схватила лопату, спрыгнула с паровоза и побежала вперед. «Молодец Таня! — подумал я. — И говорить не надо, сама догадалась».

А она лопатой подгребала с полотна балласт и посыпала им рельсы впереди паровоза... Хлопнул разрыв, просвистели осколки. Таня чуть пригнулась, огляделась вокруг и опять стала посыпать рельсы песком.

Мы с тревогой следили за отважной девушкой. А она, вернувшись на паровоз, без слов пошла на тендер заниматься своим делом — подгребать уголь. Песок, посыпанный Таней, помог. Поезд не «растянулся» на подъеме.

Лысова не предполагала долго оставаться кочегаром. Она окончила курсы помощников машиниста и готовилась встать на левое крыло. Работа на паровозе увлекала девушку, она мечтала стать впоследствии машинистом. А пока Таня работала кочегаром, и все мы не могли нахвалиться ею. Любили мы ее и за открытый, веселый характер. Как-то, в канун 1 Мая, у нас выпал свободный день, и мы решили вскладчину устроить вечер. Собрались у кондуктора Нади Правдиной, снесли к ней свои пайковые яства. Как хорошо и задушевно наша Таня пела под гитару в тот вечер!

14 июня 1943 года в клубе Ленинград-Финляндского узла «Красный путь» всем нам вручали медали «За оборону Ленинграда». Сразу из клуба мы отправились в рейс. Это был последний рейс Тани... Под утро 15 июня на подходе к станции Поляны фашисты накрыли нас ожесточенным артиллерийским огнем. Один из снарядов попал в турный вагон. Таня отдыхала перед дежурством в своем купе, и осколки снаряда сразили ее насмерть.

На руках вынес я безжизненное тело Тани из пылающего вагона. В скорбном молчании стояли мы все вокруг. В это трудное военное время все мы чувствовали себя на паровозе одной дружной семьей, а турный вагон был нашим домом. И вот семья осиротела! Не стало нашей Тани... Давно ли мы видели, как в Тихвине под бомбежкой, перевязывая раненых, она нежно гладила их по голове, шептала им простые, сердечные слова. И раненые, превозмогая боль, улыбались. Давно ли она бесстрашно шагала под обстрелом по полотну, подсыпая

на рельсы песок, чтобы паровоз не буксовал. Только вчера она, сияя от счастья, получала медаль «За оборону Ленинграда».

Похоронили Таню недалеко от входных стрелок станции Поляны. Над свежим могильным холмиком мы поклялись работать так же самоотверженно, как работала она. Салютом в память погибшей были три коротких паровозных свистка. На простой фанере, прикрепленной к столбику, мы написали:

«Любимой Тане Лысовой, комсомолке комсомольского паровоза Эу-70883. Ты была боевой, энергичной, бесстрашной. Спи, любимая Таня, мы тебя никогда не забудем!

Коллектив 2-го комсомольского паровоза города Ленина».

С тех пор каждый раз, проезжая мимо могилы нашей Тани, мы салютовали ей паровозными свистками.

ОСОБОЕ ЗАДАНИЕ

Среди множества поездок с фронтовыми грузами особенно запомнилась мне одна. Запомнилась потому, что пришлось доставлять тогда необыкновенный груз.

В один из дней Николай Иванович Кошелев — начальник паровозной колонны — сказал мне:

— Подготовьте получше паровоз — будете выполнять особое задание Военного совета фронта.

Хороший паровозник и без напоминания всегда как следует позаботится о машине. Ясно, что после такого сообщения начальника колонны мы старались вдвойне. К назначенному сроку наш Эу-70883 был готов «по всей форме». На тендере — полный запас воды, дров, угля.

И вот получен приказ: подать паровоз на станцию Дача Долгорукова. Н. И. Кошелев указал мне на несколько платформ, около которых трудились железнодорожники и краснофлотцы. Над платформами возвышалось какое-то внушительное сооружение.

— Повезете это...

Я внимательно всмотрелся в «это» и удивленно глянул на начальника колонны: теперь я явственно увидел, что на платформах была закреплена... подводная лодка!

Много разнообразных военных грузов приходилось мне перевозить в то время, но подводную лодку предстояло доставлять впервые. А мне тем временем объясняли задание.

Подводную лодку нужно было перевезти до станции Ладожское Озеро, а затем по специальной трехкилометровой ветке до самого берега. По этой недавно построенной ветке спускали на воду порожние цистерны, переправлявшиеся буксиром на другую сторону озера.

Гитлеровцы знали, что в водах Ладожского озера подводных лодок нет. И вот на одном из участков, где находился враг, неожиданно появится подводная лодка.

Появится... Но ее еще нужно было доставить к берегу озера. А это, как оказалось, было очень трудным делом.

Подводная лодка была закреплена металлическими полосовыми тяжами на трех платформах. В середине — четырехосная, по краям — двухосные. Главная трудность заключалась в том, что при следовании на кривых участках пути длинный корпус подводной лодки мог вызвать сход платформ с рельсов или разрыв креплений. В целях предосторожности нос и корма лодки покоились на подвижных подкладках, чтобы груз вписывался в кривую.

Мне был дан приказ: двигаться со скоростью полтора-два километра в час! При этом надо было обеспечить плавный ход поезда, не допускать рывков. Несведущий человек может подумать, что вести поезд на столь малой скорости дело нетрудное. Но это не так. Необходимо соблюдать исключительно большую точность, непрерывно обеспечивать одно и то же положение регулятора, степень его открытия...

Подана команда. Свисток, и необычный поезд тронулся. Между паровозом и платформами с подводной лодкой находился турный вагон для запасной паровозной бригады и сопровождающих. А их было много: представители командования, управления дороги, специалисты из Ленэнерго, ревизоры-путейцы. Экипаж подводной лодки в полном составе находился на платформах и в самом корабле.

Поезд буквально полз. Рядом с паровозом шагали сопровождающие. У меня с ними было самое живое общение: они то и дело кричали мне: «тихо», «осторожно». И хотя мы двигались чуть ли не со скоростью черепахи, им все казалось, что я еду быстрее, чем нужно.

Пока следовали по более или менее прямым участкам пути, все шло хорошо. Правда, скоро устала рука, трудно было удерживать регулятор в одном положении. Но я на ходу внес и внедрил «рационализаторское предложение»: приспособил деревянный клин в качестве своеобразной подкладки, которая удерживала регулятор на постоянном очень малом открытии.

Но вот начался самый трудный участок — от Ириновки до станции Рахья. Здесь я в полном смысле слова взмок от напряжения. На закруглениях раздавался такой душераздирающий скрежет от трения тяжей о борта подводной лодки, что, казалось, тяжи вот-вот лопнут.

— Тише! — кричал мне Александр Антонович Гебель, инженер локомотивного отдела Ленинград-Финляндского отделения.

— Тише! — отчаянно махал руками машинист-инструктор военно-эксплуатационного отдела Иван Гожев.

— Тише!— в волнении кричали мне с полотна другие сопровождающие.

Но все обошлось благополучно, хотя иногда подводная лодка кренилась на бок, и у меня, как и у других, в такие моменты замирало сердце.

Подводная лодка возвышалась над платформами на 9—10 метров. Поэтому в некоторых местах пришлось поднимать провода высоковольтной передачи, встречавшейся на нашем пути. В дело вступали работники Ленэнерго. Отключалось напряжение, с мачт снимались крепления, а два краснофлотца, стоя на рубке подводной лодки, доской придерживали свисавший провод. Телефонные и телеграфные провода, пересекавшие линию железной дороги, резали специальными ножницами. После прохода нашего поезда связисты восстанавливали связь.

Вот, наконец, и станция Ладожское Озеро, а за ней — Костыль — так называли ветку, идущую к берегу. Здесь сделали маневры. К паровозу подцепили двенадцать порожних платформ, а уже к ним в хвост — платформы с подводной лодкой. По Костылю мы стали осаживать поезд назад, к озеру. Сняли с платформ тяжи, державшие лодку.

Настали решающие минуты. Колеса хвостовой платформы коснулись воды. По уложенной под водой колее платформы двигались все дальше в глубину. Паровоз медленно пятился назад. Двенадцать порожних платформ давали возможность паровозу соблюдать приличную дистанцию между ним и кромкой берега.

— Ура! — разнеслось над озером. Подводная лодка закачалась на поверхности воды. Задание было выполнено!

Помню, ко мне подошел контр-адмирал Е. Юнаков, поджидавший здесь наш поезд. Он крепко, по-дружески потряс мою руку, взволнованно сказал «Спасибо!» и вручил мне пачку отличных папирос — по тем временам роскошный подарок.

В заключение остается только сказать, что наш рейс по участку протяженностью 55 километров продолжался 36 часов! Все это время я и мой помощник Анатолий Илларионов почти не выходили из паровозной будки.

НА „БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ“!

И вот наш паровоз Эу-70883 в последний раз бежит по «коридору смерти», как иногда называли мы между собой фронтовую магистраль Шлиссельбург—Поляны. Гитлеровцы, будто чувствуя, куда мы едем, обстреливали нас особенно яростно. Но прямых попаданий не было, и до Междуречья мы доехали благополучно — паровоз отделался лишь несколькими вмятинами.

В Междуречье меня вызвал к селектору начальник отделения А. Т. Янчук.

— На двадцать четвертом километре растянулся грузовой состав. Паровоз не может одолеть подъема. В районе сильный обстрел. Требуется срочная помощь, ваш паровоз должен стать толкачом.

— Отправляемся немедленно, — ответил я.

А ехали мы из Ленинграда налегке, к паровозу был прицеплен лишь один турный вагон. Получив задание, я не стал терять времени, вместе с вагоном и его пассажирами помчался к Полянам.

Вот и хвост растянувшегося на подъеме поезда. Передние буфера нашего паровоза крепко уперлись в буфера хвостового вагона. Машинист головного паровоза рванул состав вперед, одновременно подтолкнули его своим локомотивом и мы. Поезд тронулся с места. Двойной тягой мы легко одолели подъем. И вовремя! После короткого затишья гитлеровцы снова открыли ураганный огонь. Поезд мчался все быстрее, а вдогонку ему неслись вражеские снаряды. С нескольких товарных вагонов сорвало крыши, осколками пробило наш турный вагон.

Поляны! Самое опасное место мы проскочили. Снаряды рвались где-то позади.

Во время стоянки мы узнали, что поезд застрял на подъеме потому, что паровоз Эу-71229 оказался с изъяном. Он только что был взят в эксплуатацию из запаса и в первой же поездке «подкачал». Выручил наш комсомольский паровоз.

Это была его последняя служба на фронтовой магистрали. Мы гнали свой паровоз в Москву на ремонт. Хорошо послужил в это страдное время наш «воронок», ни разу не подвел нас! Ну и мы по-настоящему заботились о нем. Локомотив был в полном порядке, вплоть до последнего шплинта.

Но настало время подъемочного ремонта паровоза. В ленинградских депо в блокадных условиях такой ремонт произвести было не под силу. И вот нас командировали с паровозом в Москву. Это был первый «блокадный» паровоз, который выходил за пределы прифронтовых магистралей.

Ехали мы в Москву кружным путем: через Тихвин—Хвойную—Красный Холм—Савелово. С каждым часом пути отдалялась линия фронта. Мы смотрели из боковых окон паровоза на проносившиеся мимо мирные пейзажи, а наши сердца были там — в осажденном Ленинграде, мы думали о друзьях-товарищах, с которыми мы столько времени делили тяготы блокады, работали на фронтовых магистралях. Со мной ехали два помощника машиниста — Анатолий Илларионов и Николай Голиков. Во время стоянок в ожидании отправления собирались мы на паровозе в кружок, и как-то сам собой начинался задушевный, взволнованный разговор о Ленинграде...

Ехали до Москвы мы долго — около восьми суток. Во время этого путешествия мы почувствовали, с каким восхищением, любовью и гордостью советские люди относились к находящимся в осаде ленинградцам, как высоко оценивали их беспримерный подвиг, их мужество и героизм. Слух о движении нашего паровоза быстро распространился по линии, намного опередил нас. Это постарались диспетчеры, дежурные по станциям, мимо которых мы проезжали. Сколько раз бывало так: лишь остановится на станции наш паровоз, как его окружат десятки людей. Многие подходили к нам со слезами на глазах. Мы спускались с паровоза и попадали в горячие, дружеские объятия. Нас наперебой расспрашивали о Ленинграде, о том, как он выглядит, какие в городе разрушения, что пережили ленинградцы, как они живут в осаде сейчас. Нам совали в руки и в карманы яйца, лепешки, блины, творожники, протягивали кринки и бутылки с молоком. Отказываться от подарков было невозможно: с такой сердечностью и душевной теплотой они подносились.

Мы, паровозники 48-й колонны, одними из первых в городе получили медали «За оборону Ленинграда». Новенькие, блестящие, они привлекали внимание всех, с кем мы встречались на пути из Ленинграда в Москву. Люди с благоговением рассматривали медали, бережно трогали их, вслух читали надписи. На станции Красный Холм был такой случай. Мы оживленно беседовали с собравшимися около паровоза людьми. В переднем ряду стояла маленькая седая старушка. Она зачарованно слушала нас, и из ее глаз катились слезинки. Вдруг она подошла ко мне вплотную и торжественно поцеловала медаль. Должен признаться: в этот момент я сам с трудом удержался от слез.

На каждой станции, где нас встречали, обычно было много ленинградцев, эвакуировавшихся сюда до начала блокады или в первые месяцы ее. Надо ли говорить, с каким волнением они слушали наши рассказы о Ленинграде и ленинградцах, сколько вопросов они нам задавали. На станции Савелово ко мне подошла пожилая женщина с девочкой лет десяти.

Женщина спросила меня:

— Как сейчас за Нарвской заставой, на улице Стачек?

Этот район я хорошо знал, некоторое время сам жил на улице Стачек. Узнав об этом, женщина обрадовалась, будто встретила ближайшего родственника. А девочка вдруг спросила меня:

— Дяденька, а мы скоро вернемся в Ленинград?

В ее вопросе я почувствовал такое страстное желание скорее вернуться в родной город, что постарался как можно убедительнее заверить и бабушку, и внучку, что это произойдет скоро. Да в этом и я был на самом деле убежден. Работая на

фронтовых перевозках, я чувствовал, видел, что под Ленинградом готовится сокрушительный удар по врагу...

Много было волнующих, надолго запомнившихся минут на пути из Ленинграда в Москву. И в самой столице произошла у нас памятная встреча.

Обедали мы в ресторане Ленинградского вокзала по талонам, полученным у военного коменданта. И вот чувствуем, что обедающие за двумя соседними столами не столько едят, сколько на наши медали «За оборону Ленинграда» смотрят. Потом эти люди подошли к нам (было их человек 12—15), спрашивают:

— Из Ленинграда?

Мы отрекомендовались. И тут началось такое бурное изъявление восторгов, что мы даже растерялись. Оказалось, что это артисты ленинградских театров, эвакуированных еще в первые месяцы блокады. Весь вечер артисты не расставались с нами, расспрашивали о Ленинграде. Они уговорили нас провести с ними и следующий день. И снова воспоминаниям, расспросам не было конца.

...Наш паровоз тем временем успешно ремонтировался. Самое деятельное участие в ремонте принимали и мы. Мы хотели образцово подготовить локомотив к новым рейсам.

Но не суждено было нашему паровозу Эу-70883 вернуться на «Дорогу победы»: Министерство путей сообщения решило оставить паровоз в Москве, а 48-й колонне вместо него дали наряд на локомотив из парка Балтфлота.

И вот, попрощавшись со своим верным, любимым «воронком», отправились мы пассажирским поездом в обратный путь. Через несколько дней мы уже были в кругу своих боевых друзей — ленинградских паровозников. И снова начались страдные дни. Снова под огнем врага водили мы составы по фронтовой магистрали на Поляны, а оттуда на Волховстрой—Тихвин и обратно.

Так и работали мы, не считаясь со временем, невзирая на вражеские обстрелы и бомбежки, на этой боевой магистрали до тех пор, пока не наступили радостные дни разгрома немецко-фашистских захватчиков под Ленинградом.

* * *

Дорогу бомбят фашисты,
Снарядов слышен свист,
Но поезд ведет бесстрашно
Отважный машинист...

Эти стихи были написаны про нас, паровозников, работавших на фронтовой магистрали Шлиссельбург—Поляны. Написаны они были еще в военное время. А через несколько лет после окончания войны мы, трое напарников с паровоза

Эш-4375 — Василий Елисеев, Алексей Самойлов и я, — неожиданно получили такие стихи:

И были в ту пору три друга —
Все молоды, жизни полны.
И знала их наша дорога
В суровые годы войны.
Голод и холод, лишенья
Не справились с ними, сынок.
В их топке всегда было пламя,
В котле не спускался парок.
Им молодость силу давала,
Ее комсомол умножал,
И топка как сердце пылала,
И поезд бежал и бежал.

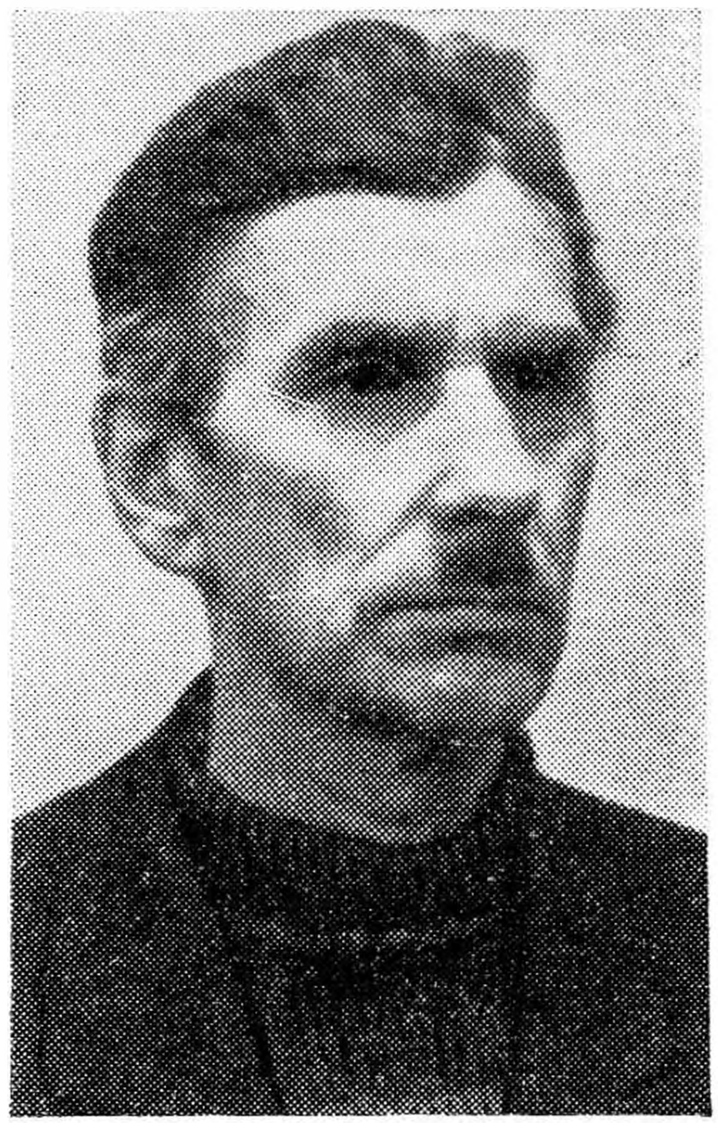
Эти стихи написал Владимир Иванович Евсеев, тоже работавший в 48-й колонне. Он знал нас в то время и вот посвятил нам свои стихи. С волнением читали мы эти строки.

«И топка как сердце пылала»... Да, в ту суровую военную пору, несмотря ни на что, жарко пылали топки наших паровозов, и по фронтовым магистралям мчались и мчались поезда, приближая час долгожданной победы над ненавистным врагом.

О МОИХ ТОВАРИЩАХ

Г. И. Федоров,

политрук 48-й особой паровозной колонны НКПС



В дни смертельной опасности, нависшей над нашей Родиной, Совет Народных Комиссаров СССР, Центральный Комитет партии и Государственный Комитет Обороны (ГКО) приняли постановление о создании специальных формирований на железных дорогах страны, которые именовались «Особый резерв паровозных колонн» (ОРПК), с присвоением порядкового номера. В задачу колонн входило обеспечение бесперебойной переброски войск к фронту, четкого снабжения их боеприпасами, эвакуации мирного населения в глубь страны, продвижения санитарных поездов и санитарных летучек от передней линии фронта до тыловых госпиталей, снабжения горючим фронта и тыла.

Вся ответственность по обеспечению перевозок фронта и города Ленинграда легла на 48-ю колонну. Она доставляла в блокированный город топливо, боеприпасы, продукты питания, а из Ленинграда на «Большую землю» уходили порожняк и санитарные поезда.

Жизнь и работа машиниста, когда поезда шли в четырех километрах от линии фронта, была полна опасности и требовала постоянного мужества, готовности к самопожертвованию. Вот почему героическое, а оно у нас было повседневно, мы воспринимали как обычное, должное.

Вся колонна была на военном положении, а мы были солдатами на колесах. Тот, кто работал в 48-й колонне, долго будет помнить имена своих товарищей, которые отдали свою жизнь за нашу Победу.

ШЛИССЕЛЬБУРГСКАЯ ТРАССА

Принято считать, что проект железной дороги рождается на листах ватмана в проектных институтах. Идут изыскатели по трассе будущей железной дороги, ведется съемка местности, берутся различные пробы грунта. Материалы тщательно изучаются, создается проект, и только после этого начинают работу строители.

Но в военное время вступают в силу свои законы. Война требовала, фронт приказывал, и все нужно было решать в короткие сроки. Так появился этот смелый и дерзкий проект построить дорогу, которая шла непосредственно вдоль передовой. **Другого выхода не было.**

Под непрерывной бомбежкой, артиллерийскими обстрелами, в суровые морозы железнодорожные войска в короткий срок уложили путь по Синявинским болотам и построили временный железнодорожный мост у устья Невы. Это был путь на «Большую землю», которая посылала в город Ленина продовольствие, боеприпасы, военную технику, топливо.

Железнодорожный путь был уложен по синявинским топям на продольных и поперечных гатях, кое-где подсыпали щебенку и балласт. При движении поездов было много случаев саморасцепки вагонов, так как под шпалами стояла торфяная вода и путь часто проваливался. А враг особенно старательно караулил остановившийся поезд — ведь это отличная мишень.

На протяжении 36 километров было три станции — Левобережная, Липки, Междуречье. Станция Липки имела два пути, а станция Междуречье — три пути и несколько тупиков. На мосту станции Междуречье на железнодорожном пути было временное водоснабжение (пульзометр). Но самые тяжелые на этой железнодорожной ветке были 24-й, 25-й, 26-й и 28-й километры. Это — сплошной 26-тысячный подъем с двумя обратными кривыми. По нему поезд шел со скоростью 5—7 километров в час, так что цель была хорошая... Только не часто гитлеровцы праздновали победу, — наши бригады обычно успешно проводили составы.

С первых дней существования ветка от станции Шлиссельбург до вновь открытой станции Поляны стала связующим звеном с «Большой землей». Ленинградцы назвали эту трассу «Дорогой победы». Только она после ледовой дороги через Ладожское озеро поддерживала жизнь осажденного города.

Что же она представляла собой? Это был полный комплекс железнодорожных сооружений для нормального и бесперебойного движения поездов. Надо заметить, что до войны такого участка дороги в составе Октябрьской железной дороги не было. «Дорога победы» брала свое начало с трехкилометрового участка станции Шлиссельбург—Невская Дубровка, где был на

третьем километре установлен блок-пост с входным семафором. От него дорога выходила на правый берег Невы через временный свайный мост (на нем скорость должна была равняться 5 километрам в час), далее на левый берег через кладбище и на вновь открытую станцию Левобережная. Далее дорога шла по торфяному болоту через бывшие Рабочие поселки № 3, 2 и 1 Синявинского торфопредприятия и выходила к станции Липки восточнее Рабочего поселка № 4.

Станция Липки тоже имела входной семафор, и от нее дорога брала влево, шла по мелкому кустарнику и выходила к станции Междуречье. Последняя ограждалась тоже входным семафором. Затем по мосту через Черную речку дорога уходила влево, и начинался подъем с двумя обратными кривыми на 25—27-м километрах. После выхода с последней кривой дорога уходила в лес, а с 30-го километра врезалась в главные пути, где и была станция Поляны. Далее был двухпутный участок до станции Волховстрой.

Станция Левобережная имела один обгонный путь и тупик в сторону, где находились военные склады. С обеих сторон станция имела входные семафоры, стрелочные посты № 1 и 2 и помещение дежурного по станции, находившееся в землянке. Станция подвергалась жестоким артиллерийским обстрелам и бомбардировкам.

Немало доставалось и Липкам — весь персонал станции жил в землянках. Это была самая настоящая передовая.

Станция Междуречье находилась в низине — это было большим преимуществом: она не просматривалась противником. Но как только приходили поезда, начинался сильнейший обстрел, который корректировала «рама» — воздушный разведчик, то и дело висевшая в воздухе.

Станция имела три обгонных пути, в тупиках находились санитарные летучки, восстановительный поезд и теплушки, где жили восстановители службы пути. На мосту находился временный путь водоснабжения — «пульзометр». И если поезд брал воду, то он подвергался артиллерийскому обстрелу, а то и бомбежке. Начальником станции был бессменно И. Ф. Некрасов.

26-й — 27-й километры были тоже уязвимым местом. Здесь дорога проходила по просеке, где стояли опоры высоковольтной передачи. Вот в этот створ и выходил на огневую позицию фашистский бронепоезд, который с Апраксинских высот почти прямой наводкой бил по нашим поездам.

ПОЕЗД ШЕЛ К ЛЕНИНГРАДУ...

Стоял июль 1943 года. Тяжеловесный поезд покинул Волховстрой, выбрался в подъем и скрылся в лесной дымке. По обеим сторонам — израненный войной лес. Душно, особенно это чувст-

вовалось в будке паровоза. Поезд был накатистый, поэтому решили воду в Войбокало не добавлять. «Лишняя стоянка», — заметил молчаливый машинист Н. И. Кириллов.

Войбокало прошли с ходу, отработали дробь на входных стрелках. На паровозе все шло своим чередом, а в турном вагоне свои заботы: писали письма, читали газеты, кто-то тихонько напевал, в соседнем купе разбирали шахматный этюд.

Поднялся наш «ястребок» и, набирая высоту, скрылся за лохматыми облаками над Ладогой.

— Хоть бы дождичек рванул, — заметил помощник машиниста Петя Кийло, — ишь как жарит.

Поезд вошел в кривую 38-го километра. «Хвост в порядке», — доложил кочегар, спускаясь с тендера.

От горизонта тянулась аспидная туча. Отдаленный взрыв качнул нагретый воздух.

— Справа по курсу недолет, — заметил машинист. Снаряд разорвался в поле, подняв черный султан земли. Противник пристреливался, орудийная канонада то затихала, то нарастала.

Сбавив скорость, прошли станцию Поляны, и поезд затерялся в лесной просеке 30-го километра.

Трах-тара-рах! — прорезало вдруг воздух. Снаряд упал недалеко с правой стороны, подняв огромный столб земли, грязь обдала паровоз и состав. Машинист притормозил.

Трах-тара-рах! Ба-бах! Тиу-у, тиу-у... — взвизгнуло над ухом кочегара Ольги Калиничевой. Она рыла уголь в тендере. Сухой удар — и будто огнем ожгло левую руку. Она неуклюже осела, во рту сразу стало сладковато, цветные круги поплыли в глазах. Пересиливая боль, повернулась назад и увидела объятый огнем турный вагон: «Термитный попал!» Собрав последние силы, с криком «турный горит!», ввалилась в будку и упала без сознания на пол. Вагон горел факелом, из-под обшивки на путь капал термит. В считанные минуты от вагона остался лишь железный скелет.

— Всем на тендер! — скомандовал машинист, и поезд осторожно тронулся. По 26-му километру проследовали благополучно. Больше обстрела не было.

Медленно прошел поезд станцию Междуречье, погорельцы сидели кто в чем на тендере, проводница Тася успела спасти самовар и сидела с ним в обнимку на куче угля.

Теперь, вспоминая в кругу друзей о блокаде Ленинграда, о работе на «Дороге победы», обо всем, что было 25 лет назад, Ольга Павловна Калиничева-Смирнова говорит: «Славно работали наши девушки-кочегары, не боялись тяжелой работы, жизнью рисковали, поста своего никто не покинул».

Сейчас О. П. Смирнова работает табельщицей в депо Ленинград-Сортировочный-Московский Октябрьской железной дороги.

КОЧЕГАР ВАЛЯ АРХИПОВА

Война застала 18-летнюю Валю Архипову в Ленинград-Витебском пассажирском депо, где она работала статистиком. Первые бомбежки города, пожары, убитые и раненые. Добровольцы из депо уходили на фронт...

Депо тоже посуровело: амбразуры, доты и траншеи, установлено круглосуточное дежурство отрядов ПВО. Валя твердо решила идти кочегаром на паровоз. Ее просьбу удовлетворили, и ей достался участок Оредеж—Ленинград.

В знойное августовское утро санитарный поезд тихо отошел от Вырицы и незаметно растворился в дымке леса. В составе бригады паровоза С-267 кочегар Валя Архипова подавала уголь с тендера, а в топку его подбрасывал Андрей Бурнасенко.

Было душно, далекие раскаты грома сменились грохотом взрывов. Пройдя станцию Сусанино, поезд попал под бомбежку. Она была внезапная: звено Ю-87 начало пикировать на беззащитный поезд.

«Что делать? — мелькнуло в сознании машиниста Ивана Лашина, — как спасти раненых?»

Искусно подтормаживая и увеличивая скорость, проскочил Семрино. По поезду пополз черный шлейф дыма — это Андрей поддал в топку мазут. Самолеты отвалили влево и скрылись за лесом — они решили, что поезд горит.

Лашин был ранен.

— Ваня, миленький, держись, я перевяжу тебя. — Валя бросилась к нему. А Ивану все хуже, голова так и клонится на грудь.

— Открыт входной в Детском, — прокричал Бурнасенко.

А станцию уже бомбили, горел вокзал. Справа и слева по паровозу ударили осколки. Девятка Ю-87 на бреющем полете шла на поезд, ведя огонь из пушек и пулеметов.

«Встать бы, но только не на станции, — думала Валя. — Иначе — гибель всего состава». Силы покидали машиниста, хотя рука еще была на рукоятке регулятора.

В это время вскрикнул и упал Андрей. Поезд проскочил станцию и остановился на 20-м километре. К нему бежали люди, ехали санитарные машины. Вдали били наши зенитки, над станцией завязался воздушный бой. На паровоз влез машинист-инструктор М. С. Дударенко. Он находился на станции, встречал этот поезд и прибежал на 20-й километр.

— Ну что, Валя, доведем поезд?

За полчаса дошли до Ленинграда. Вале они показались вечностью. На вокзале сдали раненого Андрея, а паровоз — опять под поезд, а с ним и Валя на своем кочегарском месте.

«За спасение поезда и проявленное мужество и находчивость, — говорилось в Указе Президиума Верховного Совета

СССР, — наградить кочегара Валентину Васильевну Архипову медалью „За отвагу"».

Но вот кольцо блокады замкнулось. Валя находилась в депо среди бойцов ПВО. Незаметно подкрались первая блокадная зима, холод, голод, смерть близких, товарищей... Прекратилась подача воды, отключили электроэнергию. Депо превратилось в темную зловещую громадину с выбитыми стеклами, с разрушенными стенами. Долго, очень долго тянулась первая блокадная зима, депо было законсервировано и готовилось к эвакуации.

Валя пришла к нам в 48-ю колонну кочегаром. Начались для нее фронтовые кочегарские будни, опять обстрелы и бомбежки. Суровую школу войны вынесла на своих плечах Валя Архипова, до самого расформирования колонны она работала кочегаром.

Сейчас коммунист Валентина Васильевна Федорова (Архипова) — нарядчик Ленинград-Сортировочный Витебского локомотивного депо. С ней вместе трудятся дочери, пришедшие по совету матери в депо, где она несла боевую вахту в годы войны.

ЗНАКОМЫМ МАРШРУТОМ

За этим поездом у фашистов была установлена особая слежка. Они старались не выпустить его из Шлиссельбурга, а если он вырвется, то обстреливать по всей линии до Полян и далее из дальнобойных орудий до самого Войбокало.

Уже на подходе к Шлиссельбургу у входного семафора нас обстреляли осколочными снарядами. Паровоз сразу окутался черным дымом и паром, состав встал. Огневой налет прекратился.

Со станции бежали люди, торопились военные машины из поселка имени Морозова, но поезд тронулся и, слегка попыхивая на входных стрелках станции, медленно подкатился под разборную колонку. Дежурный по станции подбежал к машинисту паровоза Эм-72509 Косте Степанову:

— Что случилось? Ведь мы здесь думали...

— А мы «продумали», — съязвил Степанов, — и прибыли благополучно. У нас шах и мат только в нашу пользу. Давай жезл!

Солнце скрылось за горизонтом, начинало темнеть. Холодком потянуло с Невы, левый берег окутался рыжеватым дымом — горел торф.

— Это нам на руку, — заметил помощник Бурнасенко, добавляя смазку в паровозные буксы, когда к нему подошел Костя Степанов.

— По местам! Жезл есть!

В паровозную будку проворно поднялся Степанов, за ним Бурнасенко и последней, вразвалочку, цепляясь за поручни, взобралась в будку, стирая пот с лица, кочегар Тася Шемерянкина. «Втихую», без свистка, поезд тронулся навстречу фронтовой ночи.

На подходе к новому мосту глухо заговорили орудия с высоты 8-й ГЭС. Снаряды подняли большие фонтаны невской воды, поезд растянулся по всему мосту, а паровоз уже был на левом берегу. Подъем с кривой, и машинист добавил пару. Снаряды с воем проносились над поездом, все ближе и ближе стали сыпаться осколки на беззащитный поезд. Били дальнобойные орудия из-под Мги, взвились вверх осветительные ракеты, потянулись разноцветные трассы снарядов.

А поезд жил и шел вперед — его вели ленинградцы.

В этой адской симфонии проследовали станцию Левобережную, но главная опасность была еще впереди — теперь освещенный ракетами поезд следовал по торфяному полю.

— Воздух, — закричала с тендера Тася. Девятка «юнкерсов» устремилась на поезд, но точный огонь зенитчиков сломал строй гитлеровских самолетов. С оглушительным воем две объятые пламенем машины рухнули в воды Ладоги.

Поезд продолжал свой бег. Миновали Липки, но на подходе к Междуречью задержался у закрытого семафора. Приятным холодком потянуло с озера. Туман начал ходить по макушкам кустарника и словно белым полотнищем окутал хвост поезда.

Бурнасенко «химичил» в топке, а Тася, набросав угля на весь подъем, сидела на полу, отдыхала.

— Открыли входной, — крикнул машинист, — по местам! — И потянулся к регулятору. Глухой удар в золотниках, вздох паровоза, и поезд начал брать разгон. Ловко поймав жезл, Тася прокричала: «Наш! Полный». Прошумел мост, скорость растет.

Внезапно на поезд обрушился шквал огня. Снаряды стали рваться впереди поезда и по сторонам. Разрывы слились в сплошной гул.

Еще один оглушительный разрыв.

— Обрыв поезда! — закричал Степанов и затормозил. Из турного вагона выскочили люди. Впереди бежали машинист А. И. Иванов, помощники машиниста С. Ульященко и М. Шлыгин, главный кондуктор Ганатовский, поездной вагонный мастер П. Федоров, кочегар А. Посадовская. Снаряд разбил автосцепку у тендера. Беззащитный поезд встал на расстрел.

Началась борьба за жизнь поезда. Люди под ураганным огнем сняли с хвостового вагона автосцепку и на жердях тащили ее целый километр, потом два часа устанавливали. Железнодорожники спасли поезд.

Бурнасенко снова «взбодрил» топку и устало опустился на сиденье.

— Надо трогаться, — сказал Костя. Рука твердо взялась за регулятор, и паровоз, натянув состав, медленно двинулся в путь. До самого Волховстроя поезд шел в тишине — его прикрывали батареи моряков мыса Осиновец.

В турном вагоне жизнь шла своим чередом: варили обед, заколачивали окна фанерой. Новая смена готовилась к вахте.

Эм-72378 — ГЕРОИЧЕСКИЙ ПАРОВОЗ

Артобстрелы и бомбежки на участке Шлиссельбург—Поляны не прекращались. Были такие дни, когда на Войбокало оставался только один путь, а поезда должны были следовать бесперебойно — этого требовал фронт.

Начальник дороги Б. К. Саламбеков приказал водить поезда днем. Таким образом, Ленинград стал получать вдвое больше составов с боеприпасами, топливом, продовольствием. Санитарные поезда стали ходить сдвоенные под усиленной охраной наших зенитчиков и «катюш», особенно на 25—27-м километрах. Мы были солдатами и на своем фронте. Мы воевали на паровозах — нашим грозным оружием были тяжеловесные поезда, вовремя доставленные в Ленинград.

...В осенние сумерки тяжеловесный поезд, ведомый паровозом Эм-72378, покинул Волховстроевский парк и стал с толкачом выбираться на подъем. Машинист Саша Никитин внимательно следил за обстановкой и особенно за «воздухом». После Пупышево мигнула зеленым станция Новый Быт, машинист закрыл пар, и поезд пошел по инерции.

Воду в Войбокало не брали, получили записку — налет на станцию. Прошли с ходу. Но вот на кривой у старого известкового завода с грохотом и воем стали рваться снаряды. Это дальнобойная артиллерия из-под Мги прощупывала поезд.

Не хотелось делать остановки в Полянах, но поезд задержали: на 24-м километре разбит путь. Дали жезл, и поезд отправился, слегка постукивая на выходных стрелках. Через некоторое время его хвост растворился в зелени просеки.

Вот и 28-й километр. Машинист слегка тормозит — здесь уклон.

Столбы огня на 24-м километре. Вой, грохот снарядов. С интервалами начал бить фашистский бронепоезд. Машинист уменьшает бег поезда, но вот впереди бежит человек с красным сигналом.

— Держись, ребята! — кричит машинист, — песок давай.

Паровоз медленно заваливается на левую сторону, лязг

металла, шипение воздуха. Люди бегут к поезду, а паровоз съезжает в кювет.

Бригада выпрыгивает с паровоза и из турного вагона. Появились военные санитары. Стрельба прекратилась.

В турном вагоне все были невредимы, только вагон с зенитчиками был на боку да под откос упали две цистерны. Паровоз, попав в воронку, оторвался от турного вагона.

Через несколько дней Эм-72378 опять стал водить поезда.

ПЕРВЫЙ ПОЕЗД НА „БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ"

7 февраля 1943 года вошло в историю обороны города Ленина.

На одной из платформ Финляндского вокзала стоял необычный поезд из 25 товарных вагонов с паровозом Эм-72183. На правом крыле в окне — усталое, осунувшееся лицо старшего машиниста Павла Аполлоновича Федорова. Он ждал отправления на «Большую землю».

Возился с сырыми дровами кочегар Н. Серяков, ловко забрасывая их в топку. Вокруг паровоза вился сизый дымок с запахом осиновых дров.

Напутствие было коротким и строгим. Секретарь Ленинградского обкома партии Т. Ф. Штыков и председатель Ленгорисполкома П. С. Попков пожелали бригаде счастливого пути, и поезд тронулся.

Короткая стоянка на Кушелевке, прицепка состава до полного веса, и поезд снова начал отсчитывать километры. Все следили за продвижением этого поезда. На диспетчерском графике был И. В. Киреев.

Стало уже темновато, все чаще и чаще небосклон освещали мертвенно бледным мерцающим светом вражеские осветительные ракеты да временами слышались отдаленные разрывы. Это наши артиллеристы вели обработку переднего края фашистской обороны.

— На нас работают, — заметил молчаливый Н. Серяков.

— Похоже, — подтвердил машинист и закрыл регулятор. — Готовьтесь к смене, ребята, — коротко бросил он, — мы на подходе к Шлиссельбургу.

При затемненных сигналах поезд вкатился на станцию Шлиссельбург.

На вахту встала бригада машиниста А. А. Петрова. Помощник смазывал механизмы, кочегар был занят своими делами. В будке машиниста шел разговор между двумя механиками о предстоящей смене, о дальнейшей поездке.

— Ну, Саша, — сказал Федоров, — ни пуха, ни пера.

Наступила ночь, но с отправкой поезда что-то не ладилось. Пришедший к паровозу главный кондуктор Гришин сообщил:

— Когда будет отправление, никому не известно. Путь разбит, его восстанавливают.

С Ладоги подул холодный ветер, пошел мокрый снег.

Сквозь разорванные облака выглянула луна, и сразу начался обстрел станции. Били с высот 8-й ГЭС и с Апраксина. Земля дрожала от разрывов, а одинокий поезд все стоял. Снаряды уже стали ложиться у входного семафора — противник нащупывал поезд.

— Механик, путевка!

Поезд на малой скорости осторожно, ощупывая каждый метр пути, миновал блок-пост и стал входить на мост. Противник повесил осветительные ракеты и еще яростнее обрушился на поезд, растянувшийся по мосту во всю длину.

Водяные фонтаны от разрывов снарядов длинными свечками вставали по обеим сторонам моста. Петров коротко бросил помощнику: «Смотреть за воздухом» — и поставил регулятор на «большой». Мост остался позади, утих вой снарядов.

Прошли станцию Липки. Кругом было голое торфяное поле, запорошенное снегом. Как назло, из облаков вышла луна и осветила всю равнину.

— Воздух! — крикнул кочегар, и первая бомба рванула с левой стороны. В воздух взлетел грязный фонтан земли и с шумом обрушился на поезд. Бомбежка нарастала. Состав оказался в кольце. Кругом рвались бомбы, и вот рывок — поезд встал.

«Обрыв поезда? — мелькнуло в голове машиниста. — Но ведь здесь ровный путь». Бомбежка стихла. Очевидно, гитлеровцы решили, что поезд разбит, и улетели. Между тем все люди из турного вагона были в конце состава и поднимали хвостовой вагон, который сошел с рельсов. Через некоторое время поезд благополучно проследовал станцию Междуречье и вышел на станцию Поляны.

По прибытии на станцию Волховстрой паровоз с оборота взял угольный маршрут весом 2500 тонн. Это был ответ врагу коммунистов А. А. Петрова и П. А. Федорова. Тяжеловесный состав в Ленинград был доставлен с опережением графика на 47 минут.

ОСОБОЕ ЗАДАНИЕ

Паровоз, прицепленный к тяжелому наливному составу, нетерпеливо пофыркивал насосом.

— Поезд готов, а чего-то ждут, — обронил, закуривая, машинист Л. Трофимов. Молчаливо делали свое дело на тенде-

ре Лакота и Шурик Рагель. Они добывали «хорошенький» уголек.

— Лёша! — крикнул Трофимову старший машинист М. Авсеенко. — Иди-ка сюда вниз, совещаться будем.

— Где у вас тут политрук и механик паровоза? — раздался приглушенный бас в темноте.

— Есть политрук! Есть механик!

На секунду мелькнувший луч карманного фонарика осветил небольшую группу военных в летной форме и дежурного, пришедшего отправлять поезд.

— Выручайте, товарищи железнодорожники, — проговорил старший, и на мгновение луч фонарика осветил его лицо. Это был командир истребительного полка полковник авиации Герой Советского Союза П. А. Пилютов. — Поезд тяжелый, две тысячи тонн бензина, надо срочно доставить в Бернгардовку. Вас там встретят. Еще раз подчеркиваю, возможно, тяжело будет, но доставить нужно. Охрана вам с воздуха — только два «ястребка». Больше ничем не могу помочь. Ну, ни пуха ни пера, — закончил Пилютов и обнял всех по очереди.

Поезд покинул станцию Волховстрой и стал набирать ход. На паровозе находились два машиниста: Авсеенко и Трофимов. Поезд вел Трофимов. Состав катился легко — это дежурный по депо дал толкача. На подъем выбрались, и толкач отстал. Сразу пришлось добавить еще пару.

Паровозные колеса деловито стучали на стыках, а в будке паровоза шла обыденная работа. Каждый делал свое дело. Одну станцию прошли проходом, и сразу за выходным семафором нас обогнали два «ястребка». Они прошли очень низко. Было отчетливо видно, как голубоватые язычки огня вылетали из выхлопных патрубков.

— Не забыли, — заметил Трофимов, потянулся к регулятору и перекрыл на «малый». Через некоторое время закрыл совсем — почувствовался маленький толчок. Это набежал хвост поезда. Стало тихо. Лишь монотонно урчало турбодинамо да сопели инжекторы. Поезд шел накатисто, все были начеку.

— А это что за панорама? — воскликнул машинист Трофимов.

Все перешли на правую сторону. Наши зенитки открыли заградительный огонь. Вскоре с левой стороны тоже забили зенитки, светящиеся трассы снарядов уходили далеко вверх. Поезд шел в коридоре зенитного огня.

— Вот это да! — воскликнул Лакота.

— Значит, поезд правильный, — добавил молчаливый Авсеенко.

— Знают, что нам может достаться туго.

В Войбокало встали под воду и через 15 минут тихо, без гудка, тронулись. Впереди — затяжной подъем и кривая.

Лакота пошуровал в топке, бросил грабли и закурил с кочегаром Шурой. За регулятором стоял машинист Авсеенко. Он сменил Трофимова, но тот сидел рядом — решил ехать до Полян, а потом уже лечь спать.

— А вот и наши соколы! — закричал Шурик Рагель. Два «ястребка» снова прошли впереди состава и скрылись в темноте.

Справа со стороны Ладожского озера внезапно вспыхнули клещи наших прожекторов. Серебристая точка попыталась выбраться в темноту, но плотный сноп света, казалось, остановил ее. Самолет, ослепленный прожекторами, как бы застыл на одном месте. Около него вспыхивали разрывы. И вот — попадание! Объятый пламенем, неуклюже заваливаясь на правое крыло, стервятник стал падать с огненным шлейфом. Раздался гул, столб огня поднялся за лесом, и все стихло.

Перед Полянами еще раз прошли наши «ястребки», сделали правый разворот и ушли домой.

Слева в перелеске опять «затакали» наши зенитки — был ясно слышен монотонный звук моторов.

Гул нарастал, зенитки бешено лаяли, яростно рвали небо. Заговорила и правая батарея зениток, что была расположена на краю сгоревшей деревни у переезда на 79-м километре. Отвратительный свистящий звук прорезал воздух, и слева за Назией раздался сильный взрыв.

«Скоро Поляны — смена вахты», — подумал машинист Авсеенко.

— Входной открыт, — доложил с тендера А. Рагель. Это был его НП. Несколько разрядок воздуха, и поезд, тяжело отдуваясь, встал. Поляны — самый ответственный участок. На паровоз поднялся с бригадой машинист Л. Михайлов. Смена произошла быстро, стали ждать отправки поезда. Пожелав товарищам счастливого пути, машинисты Авсеенко и Трофимов с бригадой ушли в турный вагон отдыхать. Ждать отправления поезда пришлось часа два-три.

Помощник Л. Назаров и кочегар Тамара Кириллова занимались своими делами. С машинистом Л. Михайловым они подробно обсудили эту поездку, взвесили все «за» и «против», определили, как будут поступать, если кто-либо выйдет из строя. Все это было важно, так как поезд ответственный да и авиация уже не будет дальше сопровождать.

Время было за два часа ночи, когда, наконец, долгожданная путевка была получена.

— Лёня, держи воду до полного, — сказал политрук.

— Есть, — ответил помощник. — Ясно понял, если попадет, так взрыв будет меньше.

Поезд вытянулся змейкой, и сразу же паровоз взял на тормоз — почувствовался маленький толчок набегавшего состава.

Колодки стали дымиться, пришлось дать немного песка. Скорость начала падать. А вот и 26-й километр. Пока не бьют. На 25-м километре скорость увеличили. Тормоз на несколько секунд отпустили и опять затормозили. Машинист открыл оба крана на зарядку магистрали.

— Междуречье открыто, — проговорил Назаров.

— Есть, — ответили все в один голос.

Станцию, как говорят паровозники, «просадили на ходу». Но дежурный по станции показал два кулака. Понятно всем — впереди, в Липках, фашист «стучит» по поезду, который вел машинист А. Ачкасов.

Состав замедлил свой бег, скорость заметно упала, да и регулятор не открывали, так как по вспышкам разрывов по горизонту заметили впереди на болоте ачкасовский поезд. Пришлось встать.

У Липок враг выбросил кучу осветительных ракет. Огонь обрушили на состав Ачкасова. Тот стал быстро уходить, было видно, как паровоз весь окутался паром — это помощник продул на ходу оба эверластинга. Огонь прекратился.

— Ну, давай трогай, Кузьмич! — проговорил политрук. Машинист осторожно открыл пар, состав натянулся, пошли на «малом» клапане.

Разрыв большой силы потряс воздух где-то слева, огненный столб взлетел кверху, куски земли и осколков посыпались на паровоз. Взрыв справа, взрыв слева, снова замерцали осветительные ракеты.

— Лёха! Дай эверластинг! — прокричал Кузьмич и добавил пару.

Бум! Бум! Что-то сильно разорвалось у тендера, паровоз на какой-то миг вздрогнул и осел. Грохот и вой снарядов прекратились. Поезд встал.

Первым очнулся политрук. В будке тихо, темно. Только паровоз чуть вздрагивает — это насос качает. Машинист лежит за реверсом.

— Кузьмич! Кузьмич! — трясет его политрук и падает сам. — Давай открывай пар! — И пытается встать. Собрав последние силы, открывает пар и падает. Кузьмич встряхнулся, рванул регулятор на большой клапан. Состав натянулся, паровоз забуксовал.

— Лёша, давай, шуруй! Пар садится! — хрипит политрук.

Идет отчаянная борьба за поезд, за спасение паровоза и людей. Тамара была контужена, лежала в лотке тендера, ее подняли. Лёша старается, поезд ожил. Обстрел снова обрушился на беззащитный состав. Снаряды рвутся один за другим, осколками пробит фонарь на крыше, динамо вышло из строя. Кругом море огня.

— Не забыли нас, — кричит Назаров и шурует в топке.

— Скоро станция! — кричит Михайлов.

Ясно слышно, как бьют наши морские батареи с мыса Осиновец, им вторит морской бронепоезд с Невской Дубровки. Гитлеровцы дают еще несколько залпов и замолкают.

Миновали Левобережную. Политрук очнулся:

— Ну-ка, дай я подброшу, — говорит он Тамаре, берет лопату и падает без сознания.

А поезд уже проходит по мосту через Неву. В Шлиссельбурге набор воды. Проходя станцию, кочегар кричит:

— Есть раненый!

Поезд остановился под колонкой.

Бегут с носилками. Военный врач перевязывает политрука. Он приходит в сознание:

— В санбат не пойду!

— Не дадим политрука, — поддержали ребята.

Поезд снова в пути. И вот Бернгардовка...

НА ПАРОВОЗЕ — СЕМЕН БОНДАРЬ

С утра на станции Шлиссельбург сложилась очень напряженная обстановка. Она усложнялась еще и тем, что было намечено пропустить еще несколько дополнительных поездов на «Большую землю», а на станции Левобережная во время артиллерийского налета был разбит паровоз Эу-67746. Здесь уже три состава ждали отправления, и это очень беспокоило начальника дороги Б. К. Саламбекова.

Вызванный на КП машинист С. Бондарь стоял перед столом начальника дороги. Молчание прервал Саламбеков:

— Так вот какая задача тебе, дорогой механик. Немедленно прорваться на левый берег, взять состав, погасить его и доставить к нам на станцию. Задача сложная, вся надежда на тебя!

— Есть, — ответил Бондарь и, повернувшись по-военному, вышел из КП.

Поднявшись в будку паровоза, Бондарь коротко изложил задачу своему помощнику П. Кийло и кочегару О. Калиничевой.

Паровоз начал тихо пробираться со станции к блок-посту. Его укрывала буйная зелень по обеим сторонам пути, но враг не дремал, и как только паровоз показался у моста, открыл огонь с новой силой. Поставлена дымовая завеса, в воздухе стоит гул рвущихся снарядов, фонтаны воды обрушиваются на мост, но метр за метром по нему ощупью идет паровоз. Огонь враги переносят вперед. Уже близко состав, который надо выручать.

Ловко спрыгнув, помощник соединяет воздушные рукава. Несколько снарядов попало в состав, горит середина поезда. Легкий рывок, и поезд трогается, над вагонами висит шлейф дыма.

Опять мост! Он казался для паровозной бригады бесконечным. Именно здесь хотели поразить состав гитлеровцы. Обстрел нарастал, авиация противника перешла на прицельное бомбометание.

Но ни одна бомба так и не попала ни в состав, ни в мост. Наши пришли на помощь героям-железнодорожникам. С правой стороны гулко заговорили орудия кораблей ОВРа, им «поддакивал» наш бронепоезд с Невской Дубровки, да батарея с мыса Осиновец открыла огонь и заставила замолчать противника, который бил с высот 8-й ГЭС. Гул канонады внезапно прекратился. Над Синявинскими болотами наши «ястребки» навязали немцам «карусель», и бомбежка тоже прекратилась.

Поезд подошел к станции и остановился. Все бросились к паровозу, бежали санитары из санбата. С трудом сошел с паровоза раненый помощник машиниста Петр Кийло. Ему сделала перевязку кочегар О. Калиничева.

А тут снова надрывно завыли сирены, опять воздушный налет на станцию — уже пятый по счету. Гул разрывов, визг бомб, огонь, крики о помощи.

Убиты политрук Питерский, главный кондуктор Комаров. Оставшиеся в живых гасят состав, расцепляют вагоны, растаскивают их в безопасные места. Убит главный кондуктор Кириллов.

Огонь фашисты переносят к входному семафору со стороны Ленинграда. Там стоит поезд. Но что такое? Паровоз идет на третий путь, прицепляется и за хвост тянет состав обратно в лес. Это сделал машинист А. И. Иванов. Он не дал противнику разбить поезд. Орудия ОВРа заставили замолчать гитлеровских артиллеристов.

А на станции продолжали работу по восстановлению поврежденных путей, тушили пожары в вагонах. Хладнокровно руководил всеми работами начальник станции Шевченко.

Постепенно стрельба затихла, только в воздухе стоял едкий пороховой дым.

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС ИВАНА БУЯНОВА

С утра нещадно палило солнце, лес стоял в июльском мареве и сливался в синюю полосу у горизонта. Депо Волховстрой выдало на контрольный пост паровоз Эм-71885 под поезд № 726.

Отметив маршрут, машинист И. Дорогинин присел у поста и закурил с дежурным.

Зазвонил звонок на посту. Через минуту вышел дежурный, перевел стрелки и выпустил паровоз под поезд. Машинист подбодрил помощника:

— Ты, Ванюша, держи пар, как в городской бане, — поезд тяжелый.

С огоньком работал Иван Буянов, все спорилось в его руках. Даже если уголь был плохим, а дрова сырыми, все равно пару добьется.

Поезд был готов к отправлению на Ленинград. Сигнал дежурного, и состав стал медленно выбираться со станции. После выходных стрелок паровоз стал набирать скорость.

Станция Новый Быт встретила поезд зеленым сигналом, но интуитивно Иван Дорогинин пар не открыл. И в этот момент у самого входного семафора слева по ходу из-за леса с ревом вывалилась девятка Ю-88 и открыла огонь по составу, а на обгоне стоял поезд из Ленинграда. Экстренная остановка последовала не по воле машиниста. Сзади состав уже бомбила другая девятка «юнкерсов». Он загорелся. Бомбы рвались прямо на путях, загорелось станционное здание, слева грянул сильный взрыв. Паровоз тяжело завалился вправо. Все заволокло на путях. Осколки летели во все стороны. Застонал помощник Буянов и неуклюже вывалился на середину будки паровоза с окровавленной головой и грудью.

— Ваня, — прохрипел он, — воды накачал много, взрыва не будет! — и затих навсегда. К поездам, объятым пламенем, бежали красноармейцы. Горели вагоны, пылал лес. Вскоре прибыли воинская часть и восстановительный поезд. Начались восстановление путей и уборка поврежденных вагонов. Все четыре пути были изуродованы до неузнаваемости. На другом паровозе ранило помощника машиниста Л. Путренко. Ему сделали перевязку в медсанбате, но он там не остался, а убежал на свой паровоз. Тогда же была тяжело ранена старший кондуктор Валя Мукасеева, ее пришлось отправить в тыл.

К вечеру под откосом у входного семафора вырос маленький холмик — могила комсомольца Ивана Буянова. Минута молчания. Красноармейцы дали залп из винтовок...

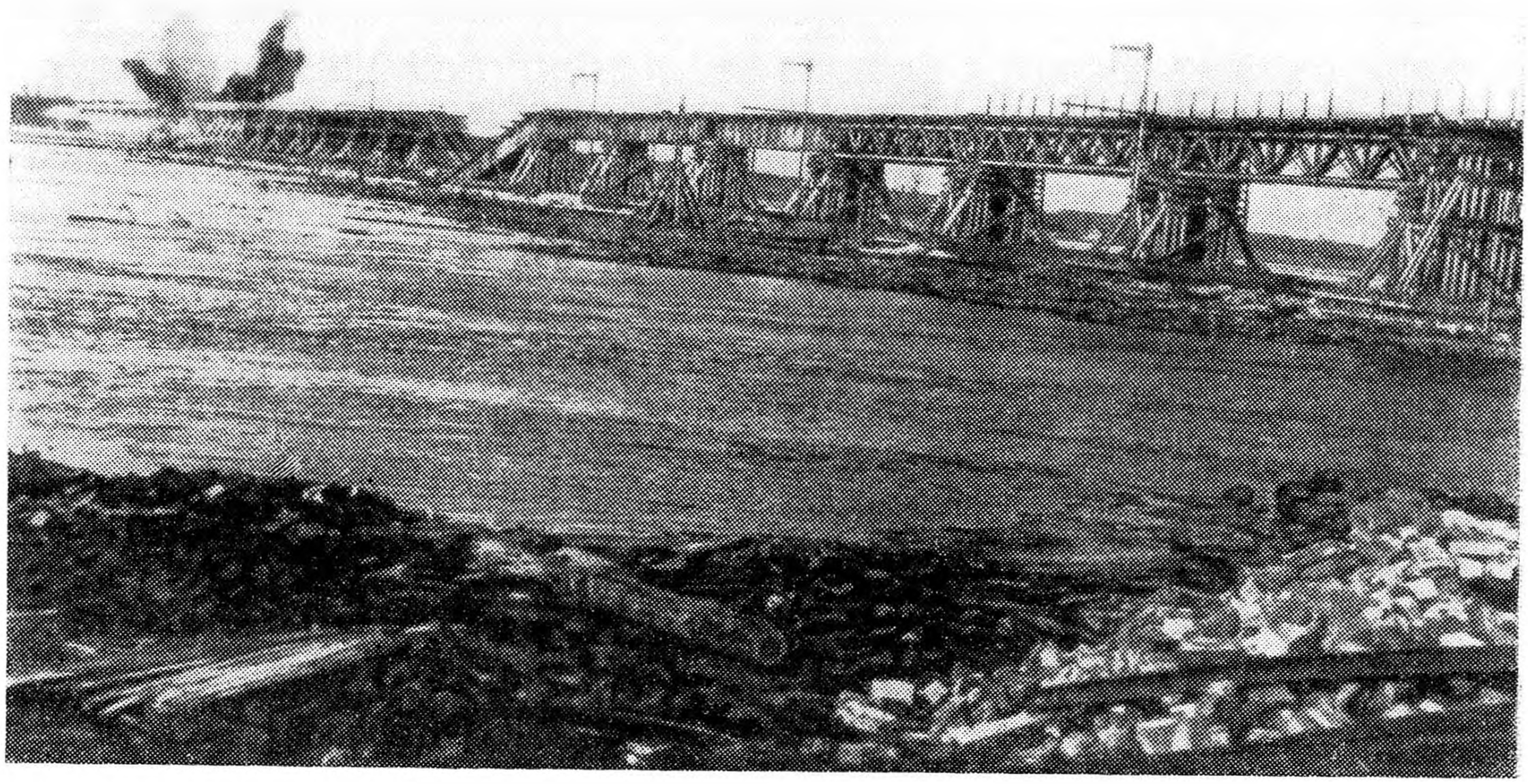
На здании Ленинград-Финляндское паровозное депо висит мраморная доска. На ней золотыми буквами выбито: «Погибли на «Дороге жизни» в дни блокады города Ленинграда помощник машиниста Иван Буянов, кочегар Тамара Кириллова, машинист Иванов А. М....»

Мы помним наших товарищей, отдавших свою жизнь за нашу советскую Родину, за город Ленина.

ЧЕРЕЗ НЕВСКИЙ МОСТ...

Пропуск поездов по временному мосту через Неву становился все более опасным: артиллерия противника уже пристрелялась к нему, кроме того, скорость поезда на мосту была ограничена до 5 километров в час.

...Глухо цокая на выходных стрелках, поезд покинул Шлиссельбург. Шли на малом клапане. На мост состав вкатился по-



Артиллерийский обстрел моста через Неву у Шлиссельбурга.

чти неслышно. Все на своих местах, нервы на пределе, скорость — 3 километра в час. Прошли середину моста... И вдруг мост вздрогнул: прямое попадание, повреждена ферма, впереди куски изуродованного железа, разбитые сваи.

Машинист Филимонов успел остановить поезд на краю фермы. Обстрел продолжался. Поставили дымовую завесу — поздно! Методично били орудия врага по беззащитному поезду, а тут еще вражеская авиация начала прицельную бомбежку. На помощь пришел наш бронепоезд. Несколько минут продолжалась артиллерийская дуэль, затем вражеские орудия замолчали, лишь рвались бомбы, поднимая водяные столбы. Наши «ястребки» вступили в бой, защищая тех, кто сейчас был на мосту.

Паровозная бригада проявила исключительное хладнокровие и выдержку, никто не пострадал, состав был спасен. Ночью восстановители привезли новую ферму, и движение поездов было возобновлено.

РЕБЯТА С КОМСОМОЛЬСКОГО ПАРОВОЗА Эу-68502

Мне пришлось работать политруком на комсомольском паровозе Эу-68502 «Ленинградский комсомол» в ОРПК-48 НКПС. Вот рассказ об одном из сотен маршрутов.

Без приключений прошли пригородную платформу Дунай. Машинист И. И. Елизаров закрыл регулятор пара — поезд шел накатисто. В турном вагоне проводилась политинформация и готовился выпуск «боевого листка».

У входного шлиссельбургского семафора поезд встретила пристрелка по обеим сторонам пути. Вверх взлетали грязные фонтаны разрывов, но все обошлось. Надо было, пользуясь темнотой, быстро добавить воды и тряхнуть топку. Бригада была занята своим делом. КП начальника дороги я нашел быстро, кратко доложил о прибытии поезда. Начальник дороги Б. К. Саламбеков внимательно посмотрел на меня. Он тоже был краток по-военному.

— Так вот, политрук. Я знаю, на что ты идешь! Мы с тобой знакомы еще с тридцать восьмого года. Помнишь?

— Так точно, помню.

— Так вот, будь таким же настойчивым, как тогда. Еще и еще разъясни, на что идете, держитесь до конца.

— Есть, — ответил я. — Можно отправляться?

— Да, — сказал начальник дороги, — сейчас дежурный принесет путевку. Не забывай, — посмотрел на меня Борис Константинович, — твой КП — паровоз! Ну, иди!

В темноте нашел свой паровоз. Он был уже готов к отправлению. Все на местах.

— Ну, трогай, Иван Иванович!

Машинист слегка потянул состав, и мы пошли на малом клапане. Даже колеса вели свой разговор приглушенно. Как-то встретит нас «Большая земля»? Незаметно прошли блок-пост 2-го километра. Вот и мост, скорость — 5 километров в час.

Паровоз вошел на временный мост. Темень непроглядная. Справа взлетели две ракеты и повисли над лесом. Стало светло. Последовал двойной залп, разрывы. Мост тяжело вздрогнул. Началась пристрелка. Осколки льда летели на паровоз и турный вагон, справа и слева непрерывно вырастали огромные фонтаны воды, которая, шипя, обдавала паровоз.

— Берег вижу! — закричал помощник Назаров. — Давай, Иван Иванович, добавляй пару!

Стрельба все нарастает. Эхо разносится по старому кладбищу, с шумом падает большая сосна, хорошо, что не на путь. Противник перенес огонь на последние вагоны. Вот и входной сигнал станции Левобережная. Ее прошли с ходу. Стрельба постепенно стала отставать, и поезд набирал скорость. Дальше шли тоже на ощупь, каждый километр казался вечностью. Ориентиром служили далекие и близкие огневые вспышки, цветные струи трассирующих пуль. Топили в прихлопку, чтобы не выдать себя.

Рвануло слева. Небосклон разорвало пополам, озарило бугры, перелесок. Но уже ясно различили входной семафор стан-

ции Междуречье. Машинист закрыл регулятор, медленно вкатываемся на станцию. Стрелочник мигнул желтым, и опять темень. Стоянка. Паровоз, осторожно посапывая, остановился. Потихоньку вздрагивает насос да сверляще посвистывает инжектор. Кочегар закачал воду, помощник осматривает машину.

Трогаемся. Паровоз буксанул — дали песочку. Машинист уже с «малого» перешел на «большой». Чувствуется профессиональное чутье, скорость нарастает. Незаметно прошли 26-й и 27-й километры. Справа открылась передовая. За лесом зарево — это наши обрабатывают передний край фашистов. Где-то сзади, опять далеко-далеко, повисли осветительные ракеты. Яркие вспышки, огненные сполохи вперемежку со взрывами. Небо перечеркивается трассами пуль.

Когда прошли станцию Поляны, стали отчетливо слышны разрывы. Это вражеская дальнобойная артиллерия била вдоль пути до самого Жихарево, но попаданий не было. В Войбокало набрали воду и сразу проскочили подъем. Примерно через час были в Волховстрое.

На пути — сожженные дотла деревни, мертво, пусто, дико. На станциях — разрушенные вокзалы, только один дежурный встречает, а ведь раньше здесь кипела жизнь.

Тяжело смотреть на Волховстрой. Вокзал сгорел, кругом воронки. Огромными темными глазищами смотрит взорванное круглое здание депо. Водонапорная башня грузно осела и накренилась — тоже взорвана. Куда ни посмотришь — везде пожарища, от станционного поселка осталось два-три уцелевших дома.

Короткий отдых — запасли дров, в турном вагоне провел политинформацию, познакомил с последними сообщениями Совинформбюро, — и стали готовиться в обратную поездку. На вахту встал машинист Иван Никитич Смирнов.

Взятый поезд от Волховстроя до Ленинграда провели хорошо. Правда, нас здорово «прощупали», когда подходили к станции Поляны, но попаданий не было. На 26-м километре нас пытались застать врасплох, но ребята такую поставили дым-завесу, что сами еле нашли входной семафор станции Междуречье.

ПЕРВОМАЙСКИЙ ПОЕЗД

Жарким выдался этот последний апрельский день, начинала идти в цвет черемуха, зелень принарядила леса и перелески.

В 16-м парке поста «М» стоял готовый к отправке поезд. Этот первомайский тяжеловесный состав должна была вести бригада машиниста Александра Матушинца. Стальной великан

Эм-71811 уже стоял под парами. Умело готовил топку помощник машиниста Виктор Иванов — борьба за бездымность была у него законом да и сверх нормы взяли 350 тонн.

Не так давно на перегоне Липки — Междуречье погибло два паровоза с бригадами, попавшими под обстрел. Это волновало Матушинца и второго машиниста Костю Якуницкого. Они обсуждали, как лучше провести тяжеловесный состав.

— На Виктора я надеюсь. Он дыма зря не даст, — бросил Матушинец.

— Ну, вот и порядок, — добавил Якуницкий и пошутил. — А уж мой Суханов может топить и кирпичами, и пар будет как в хорошей бане.

На этом разговор и закончился. Матушинец взобрался на паровоз пробовать тормоза, а Якуницкий пошел в турный на отдых. Медленно поднялось крыло выходного семафора, паровоз стал набирать ход. Уже позади остался Ленинград, все шло своим чередом; в турном вагоне те, кто был свободен от вахты, читали, играли в шахматы, писали письма. В сумерках показался входной Шлиссельбурга. Состав умерил свой бег. Паровоз стал под воду. Матушинец пошел к дежурному по станции.

— Будем ждать дотемна или в очередь станем? — спросила его кочегар Шура Взглядова, когда он вернулся.

— Дежурный сказал, что по прибытии в двадцать три ноль-ноль с «Большой земли» поезда нам первым придется «разжигать».

Временами нарастала канонада где-то справа, вдалеке за Невой, но потом стихала.

Ровно в 23.00 прибыл поезд, и нам сразу же дали отправку.

Белая ленинградская ночь, легкий парок и туман над Невой. Мост прошли спокойно, миновали станцию Левобережная. Поезд ощупью пробирался в синеватом тумане — кругом горел торф. Фашисты повесили осветительные ракеты.

«Кря, кря, кря», — закартавили справа немецкие минометы, которых прозвали «ишаками». Начали рваться снаряды слева по ходу поезда. Трассирующие линии снарядов нащупывали состав.

«Надо уходить», — решил Матушинец и прибавил ходу. Виктор Иванов по одному взгляду понял механика и стал колдовать в топке. Что-то сильно тряхнуло паровоз. Матушинец резко схватил регулятор, закрыл и поставил винт на центр.

Виктор Иванов понял маневр Матушинца.

— Шура, сифон! — А сам начал шуровать топку — черным дымом заволокло поезд, монотонно урчит динамо. Поезд тихо катится под уклон. Обстрел стих, в турном нет части стекол — осколками выбило. Все начеку.

Станция Междуречье не задержала. Поезд начал ускорять бег, полной грудью дышит паровоз, прошли 25-й километр. Ско-

рость заметно падает, да больше и не выжмешь — подъем. Виктор деловито подкидывает уголь в топку. Справа начал нарастать гул, да и с хвоста стали бить вдоль поезда. Теперь снаряды ложатся более точно. То справа, то слева фонтанами встают столбы грязи и земли, все стекла в вагоне выбиты.

Скорее бы эти два километра пройти! Визжат осколки снарядов, но Матушинец спокойно спускает реверс на «шестой зуб».

— Виктор, держи пар!

В ответ — короткое «есть!».

Открыл огонь фашистский бронепоезд.

— Ну тяни, дорогой! — прокричал Виктор, дергая песочницу. Колеса скрежетали, сотрясая паровоз, еще немного — и лес.

В это время около паровоза разорвался снаряд, еще разрыв, еще и еще. Осколки ударили в правую сторону будки, пробили крышу. Матушинец медленно стал валиться на пол. Все стихло. Только размеренно четко, со вздохами паровоз брал подъем. В будке темно. Лежит за левым крылом контуженный Виктор, не зная, что погиб машинист. Шура была контужена, шумело в голове, в глазах ходили красные круги. Но все же, превозмогая боль, перебралась в турный вагон:

— Костя там... — и упала.

Выскочивший из купе Якуницкий понял, что свершилось страшное. Времени терять нельзя, поезд встанет при малейшей буксовке, тогда все — он будет расстрелян в упор. Вот уже тамбур. Перешагнул автосцепку тендера, толчок — и ухватился за борт тендера. Перемахнув его, очутился в будке. На полу лежит Матушинец, пар — 10 атмосфер.

Регулятор выведен на весь сектор, винт на восьмом зубе, паровоз ожил. Схватив резак, начал шуровать кокс. Тут он вспомнил искусство Виктора. Есть пар! Поезд взобрался на подъем и начал скрываться в лесу. Жутко, темно, где-то уже справа и сзади грохот артиллерии. Поезд потихоньку втягивается на станцию Поляны.

— Виктор, Витя, что с тобой? — тормошит Якуницкий помощника. Тот очнулся, открыл глаза. И первый вопрос:

— Как поезд?

— Ввалился на Поляны, — ответил Якуницкий.

— А где Саша?

У обоих потекли слезы.

До Волховстроя шли молча, лишь тихо всхлипывала иногда Шура. Состав вел Якуницкий...

Имя Александра Матушинца навечно врезано в камень стены, воздвигнутой в сквере депо в память о железнодорожниках-бойцах 48-й паровозной колонны.

ПОЕЗД ВЕДЕТ МИХАИЛ СПИРИДОНОВ

Если кто-либо из друзей спрашивал нас: «А страшно было водить поезда под бомбежкой и обстрелом?», то мы отвечали просто: «Тяжело в ученье — легко в бою». Все бригады прошли суворовскую школу находчивости, смелости, дерзости и мужества.

— Всего за войну навидались, — рассказывает машинист Михаил Георгиевич Спиридонов, седой, но бодрый и крепкий человек. — Своего верного помощника Васю Тарасова, бывалого фронтовика, буду благодарить всю жизнь. Он служил в разведке, и навыки эти ему здорово пригодились в нашем деле.

Смерти он не боялся. «У него с ней свой счет», — говорил его закадычный друг кочегар Саша Лакота. Фашисты знали отчаянно смелый паровоз Эм-72689.

— И все-таки фрицы нас поймали один разочек. Дело было так, — вспоминает М. Г. Спиридонов.

Миновав новый мост через Неву, поезд спокойно прошел Левобережную с закрытым паром. Затем вышел на новую ветку, проложенную по дну Староладожского канала. Деловито шуровал в топке помощник Тарасов, готовясь к подъему после станции Междуречье. Вот и прошли 10-й километр. На фронтовом переезде вся бригада приветствовала регулировщицу.

И вдруг грохот, разрывы. Снаряды стали рваться впереди, по сторонам. Обстрел нарастал. Взлетали султаны грязи.

— «Рама»! Воздух! — закричал Вася.

— Входной наш, — спокойно ответил Спиридонов и закрыл регулятор. Снаряды стали рваться ближе, шквал огня обрушился на паровоз. Последовал оглушительный взрыв.

— Слезай, братва, приехали, — первый очнулся Спиридонов. Из тендера с правого борта хлестала вода. Поезд встал.

— Отцепляйся от состава, будем на Междуречье чиниться.

Паровоз без состава вошел на станцию. Дежурный удивленно развел руками — где поезд?

— Там, в кустах, тендер пробило. Будем своими силами ремонтировать.

Решили единодушно: во что бы то ни стало поезд не бросать и довести до Волховстроя.

— Ты, Шурик, сруби четыре заклепки, будем заводить пластырь, — сказал Михаил Спиридонов. (Одна из пробоин была с тарелку.) — А ты, Васек, забирайся в тендер, постарайся выправить заусенцы.

— Есть у нас железо?

— Найдем, — ответил Шура-кочегар. — Люк от горловины тендерного бака пожалуй подойдет.

Заклепки были вскоре срублены, Тарасов вылез весь в ржавчине и мокрый.

— Перекур, ребята, — коротко скомандовал машинист, а сам пошел под откос на старую ветку, где лежали разбитые вагоны.

— Вот что, орлы, — сказал он вернувшись, — берите ручник и зубило и айда за мной.

Под вагоном нашли тяги с муфтой для регулировки тормозов, сняли их.

— Теперь оба марш в тендер. А вот эти две тяги с муфтой посредине уприте в заусенец, а другим концом в переборку. Муфту будете вращать ломиком, а тяги будут распирать по очереди заусенец. Таким образом мы рваную дыру внутри выправим и наложим пластырь. Ясно?

Минут через пятьдесят Тарасов и Лакота вылезли грязные, но довольные. Возились еще с полчаса, пока не залатали остальные дыры.

— Ну вот, орлы, и все, — машинист пошел к дежурному.

— Ну как? Можно ехать? — спросил дежурный. — Доложите диспетчеру.

— Наберу воды и поведем поезд.

Через полчаса набрали полный тендер воды. Она, правда, просачивалась, но не сильно. Прицепились к поезду, а Вася уже шуровал в топке — только дым шел столбом. Попробовали тормоза. Поезд тронулся, стал набирать ход.

— «Рама»! — закричал кочегар.

— Пусть висит и смотрит на нас. Вася, шуруй! — И Спиридонов открыл регулятор на «большой». Тяжело пробуксовывая на кривой 26-го километра, поезд ускорял разбег. Спокойно проследовали Поляны, в Жихареве добавили воды — утечка была довольно сильной. В Волховстрое электросварщик поставил заплату. С такими пробоинами паровозы на станцию еще ни разу не приходили своим ходом...

ДЕВУШКИ-КОЧЕГАРЫ

До войны была у нас в Ленинград-Московском пассажирском локомотивном депо (ТЧ-8) женская паровозная бригада в составе машиниста М. Бойко, помощника машиниста Е. Анциферовой и кочегара А. Кузнецовой. Они водили пригородные поезда на паровозе Су-20072. Но в войну все изменилось — мужчины были на фронте, женщины заменяли их в тылу, если Ленинград можно было назвать тылом.

Перелистывая свой фронтовой дневник, невольно останавливаешься на знакомых фамилиях: Тамара Кириллова, Зоя Зорина, Шура Дикова. Они пришли в колонну по комсомольским путевкам из Хвойнинского РК ВЛКСМ. Какие это были девчата — задорные, жизнерадостные, звонкие! Им было по 18—19 лет. Как же такие девчушки могли перекидать в топку тонны угля и сотни кубометров дров? Все они были худенькие,

хрупкие, а управлялись с делами, как заправские кочегары, и еще после поездки отпрашивались «на берег» — в деповский клуб на танцы.

Отчаянно работали кочегары Тося Посадовская, Тося Корчагина. Они всегда были готовы прийти на помощь товарищам. Посадовская в трудную минуту заменила машиниста Павла Зудина, смело встав за регулятор своего «шарика» — Ша-118, вела поезд с помощником машиниста Матвеем Шлыгиным.

Наши девушки-кочегары были полноправными хозяйками своих паровозов: у них был полный порядок, чистота. Девчата умели «добыть пар» не только с помощью угля, но из дров тоже. Могли они и помощника заменить, если тот ослабел после двойной вахты.

Уравновешенная и очень спокойная Маруся Швайкова не подавала виду, но артиллерийские обстрелы и бомбежки переносила с большим трудом. Помню, как-то раз зашел к ней в купе в Шлиссельбурге. Гляжу — в купе все диванные подушки. Спрашиваю: «Маша, это что?» Она отвечает: «Вот когда начнется обстрел на двадцать шестом километре, осколки будут лететь и пробивать вагон, а я на себя подушки навалю, осколки волосяные подушки не пробьют, а если пробьют, то запутаются в волосе». Это была ее «военная хитрость».

А Тася Шемерянкина в колонну пришла уже с кочегарским стажем. Она эту школу прошла в депо Финляндское. На бомбежку Тася мало обращала внимания. Она твердо верила, что ее паровоз, которому было присвоено звание «Ленинградский комсомолец», не подведет. Благодаря заботливым женским рукам ее паровоз Эу-68502 блистал чистотой, да и вся команда была опрятной, а в социалистическом соревновании всегда выходила на первое место.

Многое можно вспомнить о наших девушках — Т. Дурандиной, А. Рыжовой, М. Шкуренко, Н. Телкиной, О. Калиничевой, Н. Исаевой и других, чей труд и героизм помогали нашей 48-й ОРПК НКПС.

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

Обычная поездка. Солнечный морозный день. Проходим станцию Пупышево. Ясно вижу, как из-под солнца медленно вываливается «мессер» и заходит прямо на поезд. Очередь трассирующих пуль. Машинист Дулов дает экстренное торможение. Поезд встал. «Мессер» прострочил по составу и опять возвращается в голову. Еще очередь трассирующих пуль, попадание в котел в районе сухопарника. Паровоз окутало паром.

Дулов дает команду открыть эверластинг. Еще больше паровоз окутало паром, кочегар сифонит, над лесом столбы пара и черного дыма. Паровоз выведен из строя, думают гитлеровцы и

улетают. А тем временем в ход пошло мягкое железо. Помощник машиниста Иван Гончаров клещами держит бородок и направляет в отверстие котла, а пар так и свищет. Наконец попал. Кочегар бьет кувалдой, начинаем клепать. Так несколько пулевых отверстий заклепали.

Дулов поднимает пары. Поезд трогается. По прибытии в депо производим анализ «хитрости». Паровоз осмотрел «главный хирург» депо Субботин. Остался доволен нашей операцией, и вечером паровоз Эм-72549 опять пошел на «Большую землю».

Бригада С. И. Кобайло (паровоз 73232) вела сдвоенный санитарный состав. Поездка проходила в очень сложных условиях: требовалось до наступления темноты проскочить 26-й километр, так как за санитарными поездами велась особая охота. Буквально в нескольких километрах от линии Междуречье — Поляны все время передвигались кочующие звукоулавливатели. Они передавали координаты бронепоезду врага в Апраксин. Тот выходил на огневую позицию и в упор бил по поездам, когда они проходили 26-й и 27-й километры.

Уже смеркалось. Проскочили Междуречье, набираем скорость, а у самих мороз по коже — ведь сзади 32 вагона с ранеными. Команда — стоять всем по местам. Прошли 25-й километр. Началась пристрелка. Первый залп — перелет, второй — недолет. Кобайло дает песок, винт реверса постепенно опускается до шестого зуба. Снова недолет, с правой стороны разорвался снаряд. Осколки пробили верхнюю часть будки над головой машиниста. Все живы. Огонь перенесен на состав.

И вдруг помощник Л. Назаров кричит:

— Что это, ребята?

Из-за перелеска летят огненные струйки — кто-то прикрыл наш поезд. Когда приехали в Волховстрой, то узнали, что Ленинградский фронт получил новое грозное оружие — «катюши». Залп гвардейских минометов спас наш состав.

После этого мы смело водили поезда по тому участку. Больше здесь враг не расстреливал нас в упор: гитлеровцы на своей шкуре испытали сокрушающий огонь «катюш».

ДЕЛОМ И СЛОВОМ

Вся партийно-массовая и агитационная работа колонны в дни Великой Отечественной войны направлялась политотделом Октябрьской железной дороги через замполита колонны, парторга и политруков. Основным мерилом массово-агитационной работы были сила личного примера коммуниста, комсомольца и беспартийного, социалистическое соревнование между паровозными бригадами за экономию топлива, смазочных масел, за увеличение технической скорости поезда, за отличное содержание паровоза, за ремонт машины силами паровозных бригад.

Большую роль сыграли плакаты. В депо висел плакат такого содержания — красноармеец в буденовке, во весь рост, в одной руке держит винтовку, другая — выброшена вперед. Сверху лозунг: «Ты чем помог фронту?» Плакат был большого формата, над ним — «молнии». Они менялись каждый день, текст был разный и оформление разное. В одной из «молний», например, говорилось, что бригада паровоза (далее указывались его серия и номер, фамилии машиниста, его помощника, кочегара) провела поезд весом в 2000 тонн, при этом за поездку сэкономлено 300 килограммов угля и 10 кубических метров дров. Поезд был доставлен ранее расписания на 40 минут.

Все «молнии» горячо принимались коллективом колонны и депо, их оформление велось деповскими художниками-энтузиастами. Не хватало бумаги, красок. В работу шли серая оберточная бумага, картон, краски для материи, так как акварельные краски и гуашь уже давно кончились.

Значительную помощь художникам оказывали замполиты А. А. Морозов, А. С. Войтов, В. Т. Новичков, И. Н. Усатый. Много выдумки проявлял Г. А. Субботин.

На видных местах в цехах большого ремонта и механическом ежедневно вывешивались газеты с сообщениями Совинформбюро. Если газет не было, а это иногда случалось, то сводки Совинформбюро подавались в виде плаката. О положении на фронтах рассказывали карты и схемы. Все это красочно оформлялось силами своих художников. «Молнии» критиковали тех, кто допускал брак в работе.

Большую помощь художникам оказывали секретари комитета ВЛКСМ Л. Трофимов (ныне приемщик тепловозов МПС), В. Граевская, К. Суполова.

Выпускались и крупноформатные карикатуры на международные темы. Это делалось просто: из центральных газет брали карикатуры и увеличивали их. Народ был доволен — у витрины и стенда было много разговоров и острот.

Всегда после подведения итогов соревнования сравнивались успехи соревнующихся паровозных бригад, был ясно виден их рост, например по экономии топлива. Красочные диаграммы показывали увеличение экономии топлива, технические скорости, количество времени, затраченного на промывочный ремонт паровоза комплексной бригадой.

Большую работу проводил железнодорожный клуб имени Вомпе. На станции Ленинград-Сортировочный-Московский демонстрировались фильмы, работала библиотека, постоянно менялись выставки, витрины и стенды, оформлялись Доски почета с фотографиями стахановцев и передовиков производства.

В большом механическом цехе у каждого станка висело красочно оформленное социалистическое обязательство, у столика на специальном щите ежедневно мелом писалось, на сколько

процентов выполнено задание. Инициаторами соревнования были комсомольцы и коммунисты.

Итоги социалистического соревнования подводились ежемесячно по всем цехам, а данные вывешивались на специально оформленных стендах. 1-е, 2-е и 3-е места присуждались паровозным бригадам, полностью выполнившим взятые социалистические обязательства.

Локомотивные бригады, воодушевленные победами Красной Армии на фронтах войны с немецко-фашистскими захватчиками, брали повышенные обязательства. Было проведено большое количество тяжеловесных поездов в ознаменование Дня Красной Армии и Дня железнодорожника.

Материалы об итогах соревнования печатались в газете «Сталинец» — органе политотдела Октябрьской железной дороги (в депо был специальный корреспондент). С большим воодушевлением проходила подписка на 1-й военный заем укрепления обороноспособности нашей страны.

Депо организовало массовый выезд рабочих и служащих на лесозаготовки в лесхоз «Каменка». Каждый должен был заготовить по 4 кубометра дров на человека. В результате депо имело дрова для паровозов. Это мероприятие тоже возглавляли коммунисты и комсомольцы.

Ежедневно в каждом турном вагоне политруки проводили политинформации, читали сообщения Совинформбюро, знакомили с положением на фронтах.

В своих решениях парткомы депо и колонны решили обеспечить неуклонное соблюдение ленинских принципов организации соревнования. Нам надо, говорилось в решениях, прежде всего обеспечить широкую гласность, сравнимость результатов соревнующихся, возможность практического повторения в массовом масштабе на всех паровозах и в цехах депо лучших образцов стахановского труда, обмен опытом с отстающими, товарищескую взаимопомощь.

В первые месяцы войны партийные и комсомольские организации заметно выросли, люди шли в партком с заявлениями о приеме в партию и просили их направить на решающие участки трудового фронта. Это была передовая гвардия нашего депо и 48-й колонны.

Высшую оценку колонна получила от Совета Министров СССР и штаба Ленинградского фронта: ей навечно было вручено Красное знамя. Большая честь была оказана машинисту 48-й колонны Павлу Аполлоновичу Федорову, работавшему на паровозе Эм-72183. Федоров провел первый поезд на «Большую землю» и обратно. Его портрет, выполненный народным художником СССР С. В. Герасимовым, ныне украшает картинную галерею Русского музея.

ЭТО СЛУЧИЛОСЬ В ПУТИ

Ф. О. Дыдышко,

главный кондуктор

Я проработал кондуктором на железной дороге более 35 лет и почти все время на Ленинград-Витебском отделении Октябрьской магистрали. 22 июня меня командировали на станцию Дно водить товарные поезда. После этого много раз попадал под бомбежки, но обходилось — ни одна бомба не попала в поезд. 17 июля 1941 года я выводил последний товарный поезд из Дно в Старую Руссу, а за ним «червяк» разрушал путь, чтобы он не достался врагу.

В начале августа я уже водил пригородные поезда до Вырицы, потом, пока можно было, до Шушар. В них ехали рабочие, копавшие окопы. Позднее сам рыл окопы, а когда выбился из сил, ходил на вокзал дежурить.

В марте 1942 года меня командировали на Ленинград-Финляндское отделение, где я стал главным кондуктором товарных поездов. Наш маршрут пролегал между Ленинградом и станцией Ладожское Озеро.

Я был прикреплен к паровозу № 72183-м, на котором работали машинисты П. А. Федоров, А. А. Петров и второй главный кондуктор И. С. Гришин. Вахта наша была круглосуточной, так как с паровозом ходил турный вагон, в котором мы попеременно отдыхали. С Ладоги часто брали тяжеловесные поезда. Тогда я и машинист договаривались с дежурным по узлу И. В. Киреевым и с диспетчером, чтобы они пропускали нас проходом до места назначения.

Особенно важно было пройти на большой скорости станцию Борисова Грива, так как к ней ведет подъем. С ходу нужно было брать и затяжной подъем на перегоне

Борисова Грива — Рахья. Однажды произошел такой случай. Со станции Ладожское Озеро мы отправились с тяжеловесным поездом, а в Борисовой Гриве нас задержали. Когда же путь освободился, машинист не смог взять подъем и остановился на перегоне. Пришлось осадить поезд к семафору станции. С трудом машинист вытянул состав на подъем. После этого случая каждый раз, как мы вели тяжеловесный состав, диспетчеры и дежурные по станциям давали нам «зеленую улицу».

После прорыва блокады в 1943 году управление дороги назначило нашу бригаду вести первый поезд из Ленинграда до станции Волховстрой. На станции Ленинград-Финляндский подали товарный порожний состав и прицепили наш паровоз с турным вагоном. Начальник политотдела дороги А. А. Лабут разрезал ленту. Мы проехали Неву и Шлиссельбург, потом выехали на болото, где прямо на снегу были уложены шпалы и рельсы. Увидев поезд, фашисты открыли по нему огонь, но ни один снаряд не попал в цель.

Волховстроевцы встретили нас тепло, радушно, накормили обедом, подарили Ленинградскому узлу состав угля — 1500 тонн. Всю ночь мы грузили его на платформы. Обратно в Ленинград поезд, груженный углем, вел машинист А. А. Петров.

В конце марта 1943 года, в распутицу, машинист П. А. Федоров, вагонный мастер В. А. Пылин и я вели поезд на линии между станциями Междуречье и Поляны. Перегон лесной, болотистый, путь раскис — шел дождь, паровоз и вагоны качались с боку на бок, того и гляди, свалятся. Несколько раз сдавала автосцепка. Утопая в грязи, мы с Пылиным бегали вдоль состава, соединяли воздушные рукава. Поезд доставили в Волховстрой благополучно. Пылин и я промокли насквозь, оба замерзли, перемазались, но дело сделали, и это очень радовало.

В другой раз мы вели из Ленинграда в Волховстрой порожняковый поезд. Утром на перегоне между станциями Междуречье и Поляны нас нагнали два вражеских бомбардировщика и начали бомбить. Одна бомба попала в пятый от паровоза порожний полувагон, а на пути — огромная воронка. К счастью, рядом в землянке оказался дежурный диспетчер. Я доложил ему о случившемся. Был вызван восстановительный поезд. Остатки разбитого вагона стащили с пути, полотно восстановили, и мы двинулись дальше.

Запомнилась мне одна из поездок 1943 года. Погода в тот летний день стояла солнечная. Мы вели груженый поезд из Волховстроя. На перегоне Поляны — Междуречье противник стал нас обстреливать. Осколки снаряда «отрубили» четыре хвостовых вагона. Поезд остановился. Я с мастером А. Рыжовым бросился перекрывать воздушные рукава. Осколки визжали над головой. Добрались мы до хвостовых вагонов, отпустили тормоза — эшелон мог следовать дальше.

НА „БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕ"

У ВОЛХОВСТРОЕВЦЕВ

ЧТОБЫ ВЫСТОЯЛ ЛЕНИНГРАД

В. М. Виролайнен,

заместитель начальника бывш. Кировской дороги

1

Война застала меня на посту заместителя начальника Кировской железной дороги. Уже 23 июня гитлеровские самолеты бомбили ее северный участок. В августе мне поручили руководить эвакуацией управления дороги из Петрозаводска в Беломорск. Затем направили на строящуюся линию Сорокская—Обозерская, которая приобрела особо важное значение: после того как гитлеровские войска заняли Петрозаводск, южная часть Кировской магистрали оказалась отрезанной, и трасса Сорокская—Обозерская протяженностью 353 километра становилась единственным звеном, связывавшим северный участок дороги и незамерзающий Мурманский порт с железнодорожной сетью страны. Этот важный участок вступил в строй 1 сентября.

Но особенно памятным останется время, когда мне довелось быть уполномоченным Наркомата путей сообщения на Волховстроевском узле.

Станция Волховстрой, входившая тогда в состав Кировской до-

роги, расположена на левом берегу реки Волхов в 122 километрах от Ленинграда. Этот важный железнодорожный узел обслуживал четыре направления: на Ленинград, Лодейное Поле, Тихвин, Чудово.

В начале января 1942 года линия фронта проходила около станции Андреево, примерно в 50 километрах от станции Волховстрой. На таком же расстоянии находился фронт и в направлении к Ленинграду, а на северном, лодейнопольском направлении — в 160 километрах.

Специальный поезд, в котором мы прибыли в Волховстрой в начале января 1942 года, был здесь единственным. Станционные пути занесены глубоким снегом — сказался длительный перерыв в движении. На Мгу поезда прекратили ходить в конце августа 1941 года. Примерно в это же время прервалось движение и на Чудово: на этом направлении гитлеровские войска приблизились к Волховстрою на расстояние 12—14 километров (станция Гостинополье). В сентябре было прервано сообщение с Петрозаводском — гитлеровцы захватили ряд станций, расположенных неподалеку от реки Свирь. Когда в первых числах ноября фашистские войска заняли Тихвин, прекратилось движение поездов и на этом направлении. Гитлеровцы рвались к Лодейному Полю — на соединение с финнами, которые находились на правом берегу Свири. Освобождение нашими войсками Тихвина помешало врагу осуществить этот план.

В первой декаде декабря гитлеровцы были выбиты и со всех станций, прилегающих к участку Волховстрой—Тихвин. Но движение поездов здесь возобновилось только 6—7 января 1942 года, так как затянулось восстановление моста, разрушенного немцами под Тихвином.

Таким образом, станция Волховстрой бездействовала около двух месяцев. С освобождением Тихвина она снова соединилась с железнодорожной сетью страны. Теперь сюда должен был пойти поток грузов для осажденного врагом Ленинграда и двух фронтов — Ленинградского и Волховского, а также для Балтийского флота. Возникла возможность продвигать грузы через Волховстрой до станций Жихарево и Войбокало, а отсюда автотранспортом к «Дороге жизни».

Задача состояла в том, чтобы быстро подготовить станцию к приему и переработке большого числа вагонов. Прежде всего требовалось привести в порядок станционные пути, очистить их от снега. Этим и занялось прибывшее в Волховстрой железнодорожное военно-эксплуатационное отделение (ВЭО-1), насчитывавшее более тысячи человек. Это были в основном железнодорожники Кировской и Северной магистралей.

Прифронтовая обстановка, опасность воздушных налетов не позволяли сосредоточить на одной станции большое количество вагонов. Однако управление перевозок Ленинградского фронта

Погрузка продовольствия на восточном берегу Ладожского озера.

не в состоянии было обеспечить быструю разгрузку и перебро-ску автомашинами на противоположный берег Ладожского озера всех грузов, прибывающих в адрес Ленинграда и фронта. Несмотря на большое число автомашин, максимальное количество перевозимых через Ладогу грузов в январе и первой половине февраля 1942 года не превышало 2000 тонн в сутки. По сравнению с тем, что прежде доставлялось по воздуху, эта цифра была значительной, но и столько грузов не удовлетворяло самых насущных потребностей осажденного города и фронта. А из глубины страны шли и шли поезда.

Чтобы избежать больших потерь от налетов вражеской авиации, приняли меры к рассредоточению вагонов, ожидавших отправления на Жихарево и Войбокало. Для этого были использованы вторые пути на ближних от Волховстроя перегонах. Так удалось уберечь от бомбежек почти все грузы.

2

Обстановка, создавшаяся в январе 1942 года, требовала резкого усиления пропускной способности узла, ускорения переброски грузов к Ладожскому озеру. Началась постройка новой железнодорожной линии — от станции Войбокало к прибрежным селениям Лаврово, Кобона и Коса. Дальность пробега

автомашин в результате этого сокращалась на две трети, что позволяло перевозить по льду Ладожского озера в несколько раз больше грузов. На лето намечалось подавать вагоны прямо к устроенным около населенных пунктов пристаням.

Решение о постройке линии было принято Государственным Комитетом Обороны. Через три дня после моего приезда в Волховстрой сюда прибыл начальник строительства № 42 А. С. Черный. Он познакомил меня с решением ГКО. За месяц требовалось уложить около 50 километров железнодорожных путей, из них 32 километра — главных.

Строители прибыли с изыскателями в первой половине января. Но у них не было ни шпал, ни рельсов.

Как выйти из положения? Решили использовать имеющиеся на Волховстроевской дистанции пути 20 тысяч шпал из особого запаса с последующим его восполнением, а рельсы снять с некоторых перегонов второго пути. Таким образом, строители сразу приступили к работам.

Оставался нерешенным вопрос о балласте. На трассе новой линии его не было, а возить с ближайших карьеров в таком огромном количестве в условиях напряженных фронтовых перевозок было невозможно. Поэтому для подбивки шпал решили временно, на зимний период, использовать... снег.

Несмотря на то что шпалы были подбиты снегом (это, очевидно, единственный случай в строительной практике), путь получился устойчивым — машинисты развивали скорость до 50 километров в час.

Но до весны оставалось немного времени. Необходимо было форсировать доставку балласта из ближайших карьеров, хотя эти поезда и сокращали пропускную способность вновь открытой линии. Когда наступили теплые весенние дни, весь путь оказался уже на балласте.

Через Ладогу в первые дни эксплуатации новой линии уже перевозилось до 8000 тонн грузов в сутки, т. е. вчетверо больше, чем прежде. В осажденном Ленинграде были увеличены нормы выдачи хлеба и других продуктов. Огромную помощь оказала эта ветка и в эвакуации населения и промышленного оборудования из города.

3

Вскоре возникла угольная проблема. От углеснабжающих центров страны Волховстроевское депо находилось далеко, топлива давали нам немного. Пришлось самим выходить из положения.

Топить паровозы дровами? Но в районе депо никаких лесозаготовительных организаций не было, да и вести заготовки не

представлялось возможным, так как все население было эвакуировано в тыл.

Нам было известно, что на складе депо Лодейное Поле хранится около шести тысяч тонн угля. Но как его оттуда вывезти? Угольный склад находился в 200—300 метрах от левого берега Свири, правый берег которой был занят финскими войсками. Склад угля свободно просматривался оттуда.

Несмотря на это, мы все же решили уголь вывезти. Поручили это сделать группе из 20 добровольцев — паровозников депо Волховстрой. Для вывозки угля сформировали из платформ вертушку с бронепаровозом.

Чтобы проехать на станцию Лодейное Поле, а оттуда на склад топлива, потребовалось восстановить деревянный мост через речку Каному. Но после того, как это было осуществлено, противник тут же разрушил мост огнем артиллерии, стреляя чуть ли не прямой наводкой. Ночью саперы снова восстанавливали мост, а днем его опять выводили из строя.

И все же удалось вывезти весь уголь. Надо отдать должное отваге добровольцев из Волховстроевского депо: они с честью выполнили очень трудное задание. Забегая вперед, скажу, что в течение всей войны я не встретился ни с одним случаем трусости паровозников, хотя многие из них не раз подвергались смертельной опасности. Некоторые погибли смертью храбрых на локомотивах во время рейсов. Партия и правительство высоко оценили труд волховстроевских паровозных бригад. Им первым присудили в июле 1942 года переходящее Красное знамя ГКО, многих наградили орденами и медалями.

Итак, лодейнопольский уголь вывезли. Но его хватило лишь на два месяца. Из тыла по-прежнему уголь доставлялся крайне нерегулярно, иногда с перебоями в 5—6 дней. Пришлось искать новый выход, и он, правда временный, был найден.

На Сясьском бумажном комбинате, который в то время бездействовал, имелись значительные запасы древесины — около 200 тысяч кубометров. Поехали мы в Ленинград и добились разрешения на вывоз 20 тысяч кубометров.

Привели в порядок крановое хозяйство комбината, составили вертушку из полувагонов. Разделку долготья на дрова организовали на складе топлива в Волховстрое.

Но даже если бы нам разрешили вывезти всю древесину Сясьского комбината, то и это не решило бы полностью топливной проблемы. Перед нами снова встал вопрос: как быть.

В адрес Ленинграда через Волховстрой поступало много угля. Управление перевозок фронта не справлялось с его переброской к Ладожскому озеру. В ожидании разгрузки в отдельные дни на узле скапливалось до 500 вагонов топлива. Их приходилось прятать от неприятельской авиации, которая не давала

покоя ни днем, ни ночью. Кроме того, этот уголь подолгу занимал подвижной состав.

Мы предложили выгрузить скопившееся топливо на склад депо Волховстрой, который легко мог вместить до 30 тысяч тонн, при этом обязались в любое время предоставлять вагоны для отправки угля и даже помогать грузить его нашими кранами.

Предложение одобрили, и за несколько дней весь уголь выгрузили. Свыше 500 освобожденных вагонов отправили в тыл.

Так как уголь продолжал поступать в депо с большими перебоями, то по договоренности с представителями фронта мы частенько брали топливо «взаймы». Накопился порядочный долг: около 1500 тонн. Но что было делать? К тому же на новой прифронтовой дороге Шлиссельбург—Поляны пользоваться дровяным топливом на паровозах было нельзя, так как они курсировали ночью и снопы искр демаскировали поезд.

В конце концов вопрос об угольном «долге» Ленинградскому фронту удалось уладить. Тогдашний нарком путей сообщения А. В. Хрулев, будучи одновременно и заместителем наркома обороны, дал разрешение на дальнейшее «заимствование» угля. А затем и А. А. Жданов (у каждого из них я был на приеме), как член Военного совета фронта, санкционировал расход 200 тонн угля в сутки из запасов, находившихся в деповском складе.

4

В блокированном Ленинграде помимо его жителей оказалось много беженцев из окрестностей города, Прибалтики, Псковской и Новгородской областей, а также других мест. Этим усугублялись серьезные продовольственные затруднения. Необходимо было вывезти часть населения.

До постройки линии от Войбокало до Ладожского озера погрузка эвакуируемого населения в поезда происходила в основном на станциях Войбокало и Жихарево, куда ленинградцев привозили с противоположного берега озера на грузовых автомашинах. Их число было сравнительно невелико. Новая линия позволила усилить темпы эвакуации населения.

Оборудованные для перевозки людей составы подавались в специально построенные тупики на станциях Лаврово, Кобона и Коса. Готовились эти поезда на станции Волховстрой. Иногда приходилось выпускать до 300 вагонов в сутки, но и в этих трудных условиях было законом: вагоны для ленинградцев должны быть чистыми, оборудованы всем необходимым и своевременно отправлены к эвакопунктам.

Железнодорожники проявляли большую заботу о ленинградцах и во время стоянки поездов в Волховстрое. До столовой

настлали деревянные мостки. Каждый состав встречали комсомольские бригады. Они помогали наиболее слабым добираться до столовой, а вечером становились на поворотах мостков и мигающим светом фонаря показывали, куда идти.

Столовая пункта работала круглые сутки и в отдельные дни пропускала до 12—15 тысяч человек. Снабжалась она лучшими продуктами. Ее персонал не жалел сил, чтобы хорошо и быстро обслужить людей.

Однажды я показал книгу отзывов столовой А. Н. Косыгину, который являлся представителем ГКО по организации эвакуации ленинградцев и в тот момент находился в Волховстрое. Он захотел проверить, действительно ли столовая работает так, как о ней отзываются. Обошли все ее помещения. Обедала очередная группа эвакуируемых. Осмотр и беседа с обедающими подтвердили оценку, которая давалась в записях. А. Н. Косыгин остался доволен работой столовой.

Несколько позже, в мае 1942 года, в связи с усилением налетов вражеской авиации эту столовую пришлось перебазировать на перегон Волховстрой—Пупышево, в двух километрах от Волховстроя. Для нее заняли несколько жилых домов.

Чтобы обезопасить поезда от бомбежек, организовали смену паровозов здесь же, на перегоне, недалеко от пункта питания. Затем они следовали через станцию Волховстрой без остановки, так как на станционные пути особенно часто обрушивала свои удары вражеская авиация.

Некоторые из эвакуируемых ленинградцев по приезде в Волховстрой оказывались в таком состоянии, что везти их дальше было нельзя — они могли погибнуть в пути. Пришлось подумать об организации для них хотя бы небольшого стационара.

Узловая железнодорожная больница была разрушена во время первых бомбежек. В уцелевшем приемном покое размещалось лишь 30—40 человек, и находился он в центре узла, в каких-нибудь 100 метрах от вокзала. Решили искать подходящее для больницы помещение где-то в стороне. Остановились на двухэтажном каменном здании школы № 38. Поставили 160 коек, и в середине апреля больница начала функционировать. Но просуществовала она недолго. В середине мая во время массированного налета немецкой авиации в здание попала бомба весом в полтонны. Она угодила в крыло, занятое врачебными кабинетами и служебными помещениями. Они были полностью разрушены, при этом погибли четыре человека из обслуживающего персонала. Можно себе представить состояние находившихся в тот момент в палатах 160 больных ленинградцев. Их пришлось срочно эвакуировать в тыл. Больницу мы закрыли, так как начались ожесточенные налеты на узел.

Особенно больших размеров эвакуация достигла в июне-июле 1942 года. В отдельные дни подавалось по 7—8 составов.

Хотя выгрузка доходила тогда до 2000 вагонов в сутки, годных для перевозки людей вагонов не хватало. Был период, когда 12 тысяч эвакуируемых ленинградцев ожидали отправки в Лаврове, Кобоне и Косе. Да и на другом берегу озера скопилось около 15 тысяч человек.

Со второй половины июня я начал звонить в НКПС и просить крытые вагоны. Пришлось обращаться за помощью и к А. А. Жданову и к А. Н. Косыгину. 400 вагонов для перевозки людей были получены.

Таким образом зимой и летом 1942 года отправили около 600 эшелонов — было эвакуировано из Ленинграда более миллиона человек. Сколько спасено жизней! И в этом — немалая заслуга железнодорожников Волховстроевского узла.

Однажды, когда я зашел в стационар для больных ленинградцев, ко мне обратился седой высокий человек со значком депутата Верховного Совета Туркменской ССР.

— Не можете ли вы помочь мне отыскать человека, — сказал он, — которому я обязан спасением? В ночь прибытия в Волховстрой выдался крепкий мороз. Был я очень слаб, да и мой возраст... В общем, из вагона выбрался последним, а ехал в хвосте поезда. Дошел до половины состава и чувствую — силы совсем покинули меня. Я споткнулся и упал, подняться не могу. Чувствую, что коченею, но даже крикнуть не могу — нет сил. Решил, что все кончено, в темноте никто меня не увидит, замерзну. И в этот момент подходит ко мне человек в милицейской форме, наклоняется, куда-то исчезает и тут же возвращается с другим милиционером. Кладут меня на носилки и уносят в дежурную комнату на вокзале, отогревают у печи. Потом меня завернули в одеяло и на носилках принесли в приемный покой. Здесь сразу теплая ванна, мягкая постель, покормили. Вот скоро уже три недели, как я здесь. Через пару дней смогу отправиться дальше. Но мне очень хочется поблагодарить человека, который подобрал меня на железнодорожных путях.

К сожалению, мне так и не удалось узнать фамилии того милиционера. Подобных случаев было много.

5

В феврале и марте фашистские самолеты занимались охотой за поездами на перегонах, особенно на участке Тихвин—Волховстрой. Против налетов паровозники были беззащитны, так как зенитными орудиями обеспечивались только санитарные поезда и санлетучки. Иногда за сутки выбывало из строя до шести паровозов.

Во время воздушных атак паровозные бригады подвергались смертельной опасности. Помню, как, истекая кровью, машинист Саджженов привел поезд в Волховстрой.

В апреле над Волховстроем стали часто появляться разведывательные самолеты. 29 и 30 апреля и в первые три дня мая фашисты предприняли массовые налеты, сбрасывая бомбы весом до тонны. Эти бомбежки носили прицельный характер и нанесли железнодорожному хозяйству большой ущерб. Серьезно пострадали веерное депо и механический цех, секция ступенчатого депо и вагонное депо. Было восемь прямых попаданий в здание вокзала, бомбы разрушили его до основания. Пострадало много других зданий. При каждом налете частично выводились из строя станционные пути.

Настоящую отвагу проявили бойцы железнодорожной пожарной команды. Под руководством тов. Бойко они особенно самоотверженно действовали при тушении пожара в веерном депо, возникшего от прямого попадания бомбы. Ожесточенные налеты фашистской авиации продолжались примерно до середины мая.

16 мая у разъезда Лаврово был сбит вражеский самолет. Летчик, спасшийся на парашюте, оказался полковником. Как рассказывали нам офицеры противовоздушной обороны, этому командиру фашистского авиационного соединения личным приказом Гитлера было поручено полностью разрушить станцию Волховстрой.

С апреля 1942 года по август 1943 года на Волховстроевский узел было сброшено 19 800 фугасных бомб. Но узел продолжал работать. Перерывы в движении поездов после налетов не превышали двух часов. Путейцы быстро восстанавливали один-два наименее пострадавших пути, по которым сразу же пускали поезда.

В первое время все неотложные восстановительные работы производились силами путейцев Волховстроевской дистанции, которую возглавлял А. И. Рыков. Однако некоторым объектам на узле были нанесены такие разрушения, что потребовалось привлечь к работам специальные формирования, подчиненные управлению военно-восстановительных работ № 2 (начальник И. Г. Зубков).

Железнодорожники узла жили и трудились по-фронтовому. У нас был свой командный пункт — бетонированный, под землей. Чтобы создать более или менее нормальные условия для диспетчеров, мы перевели их в жилой дом рядом с подземным командным пунктом. Здесь оборудовали параллельную селекторную связь. Когда объявлялась воздушная тревога, диспетчеры забирали графики и уходили в помещение КП, откуда и руководили движением поездов.

Помню такой случай. Ехали мы с товарищами из Москвы по направлению к станции Лаврово. Не доезжая до Войбокало, услышали несколько взрывов и увидели клубы густого черного дыма.

На одном из путей станции стояли вагоны, некоторые из них горели. В тупике пылала цистерна с горючим. Показался начальник отделения А. П. Пичугин — весь в грязи, со следами крови на шинели. Оказалось, что поезд, на паровозе которого он ехал, остановился для набора воды на станции Войбокало. Вдруг из-за леса нагрянули вражеские самолеты. В середине состава находились два вагона со взрывчаткой. Надо было их немедленно убрать. Как это сделать? Тяжелый состав не скоро выставишь на перегон.

Решили взять только головную часть поезда, где находилась взрывчатка. Кочегар паровоза быстро отцепил хвостовую часть состава, а машинист на высокой скорости проследовал с поездом на перегон. Только миновали семафор, как на станцию стали падать бомбы. Если бы вагоны с толом не были увезены, то можно представить, какой произошел бы страшный взрыв. Осколком бомбы был ранен кочегар паровоза. Его кровь и оказалась на шинели Пичугина.

Станцию Войбокало гитлеровская авиация бомбила часто. За время войны на нее было произведено 125 налетов. Фашисты знали, какую важную роль она играла: от нее шла линия к берегу Ладожского озера на перевалочные станции Коса, Кобона, Лаврово.

6

Лето 1942 года. Подвоз грузов для Ленинграда и эвакоперевозки все увеличивались. Кроме того, из города перебазировали в тыл промышленное оборудование, лишние вагоны и паровозы. Рядом со станцией Гостинополье на берегу Волхова была оборудована пристань. Сюда на баржах привозили крупное промышленное оборудование, которое железнодорожным краном перегружали на платформы и в крытые вагоны. Здесь же в земле были укрыты емкости для нефти, сливаемой из цистерн. Топливо затем перекачивалось в баржи и по Волхову и Ладожскому озеру доставлялось на западный берег.

Таким образом из Ленинграда были тогда вывезены десятки тысяч металлообрабатывающих станков, много прессового оборудования и паровых котлов. Через озеро эвакуировали в тыл свыше 1000 вагонов и около 150 паровозов. Порожние цистерны шли по воде «своим ходом»: до 30 цистерн сцеплялись вместе, и их тащил буксир. У берега цистерны выбирались на железнодорожный путь. Такие пути были построены под водой на обоих берегах Ладожского озера.

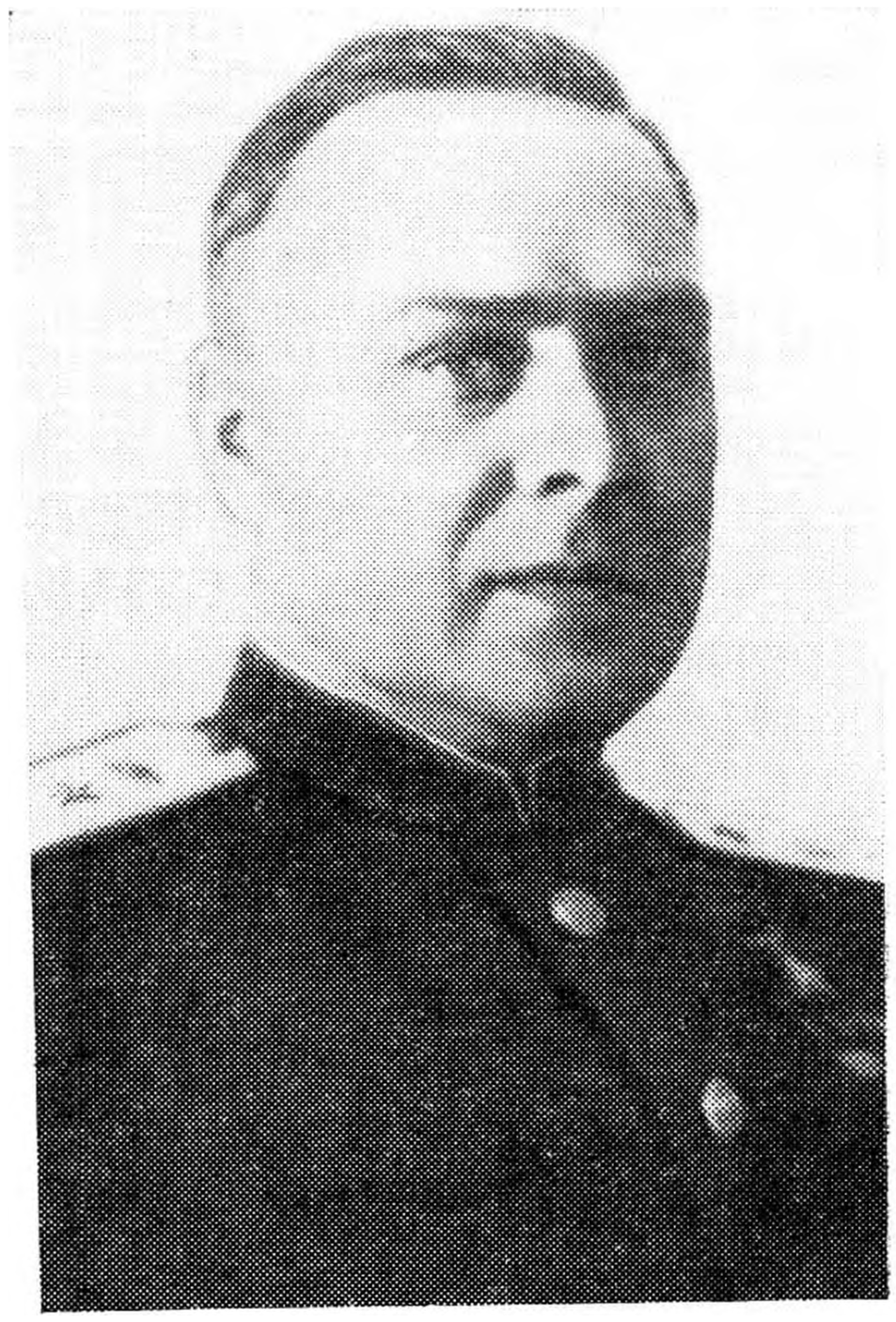
Страна направляла осажденному городу огромное количество грузов. Бывали дни, когда на Волховстроевском отделении скапливалось до 8000—8500 вагонов. Между тем по сравнению с довоенным временем вместимость путей из-за разрушений

значительно сократилась. Кроме того, в связи с частыми вражескими налетами было рискованно размещать вагоны не только в Волховстрое, но даже на прилегающих к нему станциях. Надо было искать другие места, чтобы укрыть такое огромное количество вагонов.

Пришлось многие составы оставлять на подходах к узлу, а другие вывозить на участок Волховстрой—Оять. Вагоны, которым предстояло стоять продолжительное время, размещали на вторых главных путях Оять—Жихарево.

Работники грузового отдела отделения дороги, которых до сентября 1942 года возглавлял Н. А. Кобозев, наладили тщательный учет груженых вагонов. Ежедневно к 22 часам мы точно знали, где они находятся и какой в них груз.

К началу синявинской операции Волховского фронта активность вражеской авиации резко возросла. Кстати, подготовка к этой операции явилась серьезной проверкой и для волховстроевских железнодорожников. В августе и первой половине сентября мы на станции Тихвин обменивались с Северной дорогой 20 парами поездов в сутки. Для однопутной линии это было почти пределом. Все задания военного командования выполнялись в срок.



Начальник УВВР-2, Герой Социалистического Труда И. Г. Зубков.

Командир 9-й железнодорожной бригады В. Е. Матишев.

7

Гитлеровцы долгое время не бомбили железнодорожные мосты через Волхов, быть может потому, что фашистское командование считало достаточно эффективными бомбежки самой станции и других объектов узла. Но узел продолжал действовать. Тогда фашисты решили уничтожить железнодорожные

мосты на подходе к станции Волховстрой. Ведь все поезда, идущие в Ленинград и в тыл, пересекали Волхов. В первый год войны осенью был построен резервный деревянный мост, но составы следовали по основному.

Навсегда запомнился мне день 1 июня 1943 года. В 5 часов 45 минут завыли сирены. Появились немецкие самолеты (как потом выяснилось, в налете участвовало 75 бомбардировщиков и 30 истребителей). Одна группа бомбардировщиков обрушилась на зенитные батареи, а другие волнами пикировали на мосты.

Но вот бомбежка окончилась. Мы побежали к мостам. Первый же осмотр показал, что основной мост не получил серьезных повреждений — были лишь разорваны отдельные ветровые связи верхних поясов. Зато запасной мост пострадал сильно. Четвертое пролетное строение (с левого берега) взрывом бомбы оторвало, и оно уплыло вниз по течению. Первый пролет сбросило с берегового устоя. Порвало все линии связи.

Восстановление запасного моста требовало много времени и сил. В первую очередь нужно было ликвидировать последствия налета на основном мосту. Поврежденные ветровые связи пришлось частично удалить. После этого приступили к испытанию моста: хотя прямого попадания и не было, но от взрывов бомб в пролетных строениях или устоях могли оказаться скрытые дефекты. Все обошлось благополучно — мост открыли для движения поездов.

Вскоре опять завыли сирены. Я посмотрел на часы: было 17 часов 45 минут. Фашисты решили повторить бомбежку мостов: очевидно, их воздушная разведка обнаружила, что поезда здесь пошли снова.

Самолеты налетали волна за волной. Их тактика была такой же, как и утром: одни набросились на зенитное охранение, а другие бомбили мосты. Уже через несколько минут на берегу поднялись облака пыли, повалил дым. Много построек оказались разрушенными.

Во втором налете участвовало, как нам потом сообщили, 104 бомбардировщика и 36 истребителей. На этот раз вражеские летчики сосредоточили удары по основному мосту, поэтому повреждения оказались более значительными, особенно у 98-метрового правобережного пролетного строения — оно несколько деформировалось. Прямым попаданием повредило нижний пояс среднего большого пролета. Полностью была выведена из строя связь.

К этому времени в Волховстрой приехала группа специалистов-восстановителей во главе с И. Г. Зубковым.

На дрезине проехали по всему мосту. После этого я доложил по телефону наркому путей сообщения о последствиях второго налета. Он спросил:

— Велики ли разрушения?

— Мы только что проехали по мосту на дрезине и...

Вдруг слышу сильный треск. Предупреждаю наркома:

— Подождите, пожалуйста, что-то случилось.

Бегу в другой конец здания, откуда виден мост. Возвращаюсь и докладываю:

— Рухнуло правобережное пролетное строение...

Вместе с пролетом в воду упали 14 связистов-восстановителей, двое из них исчезли бесследно.

Предстояли большие восстановительные работы. Их возглавил командир 9-й бригады военных строителей генерал-майор В. Е. Матишев. Люди работали с огромным подъемом. Несмотря на ежедневные налеты вражеской авиации, запасной мост был восстановлен через четыре дня, и по нему пошли поезда. Через 12 дней в строй вступил основной мост.

250 военных восстановителей были отмечены правительственными наградами. Генерала Матишева наградили за эту операцию орденом Ленина.

В дальнейшем немецкая авиация неоднократно бомбила мосты через Волхов, но серьезных повреждений уже не было. По основному мосту непрерывно шли поезда.

8

В январе 1943 года после постройки стальной трассы Поляны—Шлиссельбург с мостом через Неву создалась возможность намного увеличить поток грузов на Ленинград через Волховстрой—Поляны.

Как только военные железнодорожники приступили к строительству новой фронтовой магистрали, среди паровозных бригад депо Волховстрой развернулось соревнование за право вести первый поезд с «Большой земли» в осажденный город. В сложных прифронтовых условиях лучших результатов достигла бригада молодого машиниста Ивана Пироженко. Помощником у него был Виктор Дятлов, кочегаром Иван Антонов. Им было предоставлено почетное право совершить этот рейс.

И вот бригада Пироженко на празднично украшенном паровозе Эу-70864 отправилась в путь. Я сел на паровоз на разъезде Междуречье. Только отъехали, начался артиллерийский обстрел. К счастью, ни один снаряд не попал ни в поезд, ни в путь.

На станции Шлиссельбург наш поезд встретили с оркестром. Только остановился паровоз, как на него торопливо взобрался человек в военной шинели. Он радостно улыбался.

— Привет, Вольдемар Матвеевич, с прибытием!

Это был военный корреспондент писатель Павел Николаевич Лукницкий. На станции Шлиссельбург он оказался не случайно.

Начальник Волховстроевской дистанции пути, Герой Социалистического Труда А. И. Рыков.

В начале марта 1942 года Лукницкий приехал в Волховстрой. Писал он тогда и о боевых буднях железнодорожного узла. Как-то сидели мы втроем: Павел Николаевич, я и мой товарищ по работе в Ленинград-Финляндском депо машинист Адольф Данилович Ландстрем. Говорили о военном положении, о Ленинграде. Время было трудное, но каждый из нас верил: блокада будет прорвана, и отсюда снова пойдут прямые поезда к Ленинграду. Тут же Павел Николаевич экспромтом написал стихи и оставил их нам на память. Стихи заканчивались словами:

...Ведь как бы ни был враг коварен
и неистов,
Мы проведем наш поезд в Ленинград.

Мы дали тогда друг другу слово, что я поведу первый поезд, а Павел Николаевич встретит его на правом берегу Невы.

И эта встреча состоялась.

...После непродолжительной стоянки на станции Шлиссельбург мы отправились дальше. Ехали без остановок. Встречавшиеся нам на пути люди приветливо махали руками, шапками, а я отвечал на приветствия паровозным гудком.

Приближаемся к Ленинграду, скоро Ржевка. И вдруг отказали оба инжектора: в тендере нет воды. Куда же она девалась?

Тут же все выяснилось. При отправлении из Волховстроя к паровозу прицепили двухосную цистерну с водой — на случай, если окажется в неисправности система водоснабжения на правом берегу Невы. С тендером цистерну соединили рукавом. Когда мы стояли на разъезде Левый берег, рукав между тендером и цистерной прихватило морозом — было больше 20 градусов, а стояли около трех часов...

Что делать, остановить поезд на перегоне? Такой поезд! Принимаю решение: доведем состав до Ржевки, а там разберемся.

В районе станции остановились. Водомерное стекло показывает: воды в котле меньше разрешенного предела. Надо немедленно прекратить расход пара, остановить паровоздушный на-

сос, выключить прогревы. Посылаю помощника машиниста проверить наличие воды в цистерне. Он докладывает:

— Цистерна почти полна.

Принимаем все меры, чтобы быстрее пошла вода. Вдруг прибегает Пироженко:

— Воды не видать, разрешите потушить топку, иначе сожжем ее.

Мне была понятна тревога машиниста: расплавить предохранительные пробки — позор! Но я почему-то был уверен, что принятые меры дадут возможность продержаться еще несколько минут до того момента, когда из цистерны пойдет вода. Пироженко снова просит разрешения погасить паровоз.

— Выполняйте прежние указания, — твердо отвечаю я, хотя у самого кошки скребут на душе: а вдруг ошибся в своем расчете? Выйдет из строя паровоз — задержится поезд. Но и гасить топку — тоже задержка: надо вызывать другой паровоз.

Решали минуты, а возможно, и секунды. Помощник и кочегар хлопотали около цистерны, я сошел с паровоза. В это время подбегает начальник Волховстроевского паровозного отделения А. М. Алексеев и с сияющим лицом кричит:

— Пошла! Вода пошла!

И тут случилось такое, чего никогда со мной не бывало: я потерял сознание. Очевидно, сказалось напряжение последних дней. Придя в себя, увидел, что нахожусь в вагоне, прицепленном в хвосте поезда. Оказывается, меня сюда принесли на носилках.

Прибыли в Кушелевку. Я уже был на ногах. Еще несколько минут, и мы будем в родном городе. Но станция Ленинград-Финляндский нас пока не принимает: оказывается, торжественная встреча поезда намечена на утро, так как предполагалось, что поезд может задержаться на необкатанном еще железнодорожном участке.

И вот назавтра, под звуки военного оркестра, наш поезд прибывает на полуразрушенный Финляндский вокзал. Нас встречает почетный караул.

Рапортую руководителям ленинградских организаций о прибытии с «Большой земли» первого прямого поезда с продовольствием. Начинается митинг. Никогда не забудется этот памятный, радостный день. В речах ораторов звучала непоколебимая уверенность, что теперь, после того, как наладилась прямая железнодорожная связь с «Большой землей», недалеко время, когда вражеская блокада будет полностью снята.

Это свершилось менее чем через год.

СТРАНИЦЫ ИЗ ДНЕВНИКА

А. П. Копейкин,

начальник станции Коса

В годы блокады я находился на прифронтовых станциях, через которые шли грузы для Ленинграда. Железнодорожники этих станций несли свою вахту под огнем врага, как солдаты переднего края. Об их трудовых буднях рассказывают эти записи военных лет.

Апрель—май 1942 года.

Работаем на станции Войбокало. 28 апреля поехали с А. В. Белотеловым за праздничным пайком. Пришлось долго стоять на станции Новый Быт. Отсюда хорошо видны разрывы зенитных снарядов над Волховстроем. Прорвавшиеся девять фашистских самолетов повредили депо, станционные пути, бомбы попали в составы с людьми. Много раненых и убитых.

Последний день апреля в Войбокало. Бомбежка застала за завтраком. Бежать к траншее поздно, легли на землю, где кто успел. Две фугаски разорвались в десяти метрах от нашего жилья. Всего было сброшено больше полусотни бомб, одна упала рядом с дежурным помещением, контузило оператора С. Ф. Петрова.

«Праздничные гостинцы» враг преподнес и 1 мая. Творилось что-то невероятное. Убежище наше обвалилось, и несколько человек засыпало землей. Технического конторщика Сашу Гаврилова ранило осколком в спину. Восемь убитых железнодорожников, больше десяти тяжелораненых.

14-го враг снова бомбил Волховстрой. 15-го утром все повторилось. Около 12 часов дня бомбили Войбокало. Бомбежка застала нас с начальником станции Дворецким у одного из домов. Две бомбы упали совсем рядом, но, к нашему счастью, не взорвались.

Утром 16-го опять бомбили Волховстрой. Прямое попадание в станционное здание, где находилась вступающая на дежурство смена... Вечером — налет на Лаврово и Кобону. У Белотелова — перелом правой ноги, отправили в госпиталь, а оттуда — в тыл. Работаем до бомбежки, во время бомбежки, после нее. Разрушенный путь быстро восстанавливаем, и поезда идут по назначению.

Конец мая. 29-го бомбили Волховстрой, 30-го — Войбокало. Повредили станционные пути, прямое попадание в эшелоны с людьми, боеприпасами и продовольствием... Был сильный пожар, сгорело около 100 вагонов и 10 домов в поселке.

Июнь 1942 года.

Продолжаются бомбежки. 25-го в 5 часов утра — воздушная тревога. Слышим глухие разрывы бомб. Было немного страшновато, хотя все вагоны оказались рассредоточенными. Опять досталось Волховстрою.

27-го дежурил в день. Работа не ладилась — тормозил пункт набора воды. Было пять воздушных тревог.

Весь июль работал на станции Войбокало. Он был дождливым и поэтому спокойным.

Август 1942 года.

Станция Коса. Прибыл с группой товарищей для подкрепления. Станционных путей всего четыре, с обеих сторон портовые тупики. Маневровых паровозов тоже четыре, и каждый выталкивает свой состав в предназначенный ему тупик порта.

Коса — это полуостров, ширина — 1,5 километра, горловина — полкилометра.

18 августа. Несу очередное дежурство, работы много. Пути забиты вагонами, среди них и вагоны-теплушки. Рыть землянки нельзя: на глубине метра — вода.

28 августа. Во время войны бывает и такое: сменившись с дежурства, выехал в Волховстрой и там неожиданно встретился с младшим братом Алексеем, о котором год ничего не знал и считал его погибшим. Оказывается, он в Волховстрое, в зенитной части. Радости было много.

Сентябрь 1942 года.

Первого и второго — очередное дежурство. Связь с диспетчером прервана, поездов нет. Причина — массированный налет на станцию Войбокало: трижды, группами до 40 самолетов. Все пути разбиты. Груды развалин, много жертв. Движение прервано на целые сутки.

12 сентября. После ночного дежурства вместе с составителями поездов Н. Карасевым и П. Качаловым едем в Войбокало поездом, загруженным заводским оборудованием, за продуктами. На перегоне Кобона — Лаврово на состав напала девятка вражеских самолетов. Машинист дважды останавливал состав и тем самым помешал прицельному бомбометанию. Спрыгнули

на ходу у семафора станции Войбокало, а поезд проследовал дальше. Самолеты обрушили свой удар по станции; мы угодили в самое пекло. Залегли у дороги. Три бомбы упали в 15 метрах от нас, обдав грязью. Спаренную зенитку вместе с прислугой накрыло прямым попаданием...

28 и 29 сентября. Все тупики забиты вагонами, поезда на подходе стоят в «затылок».

Работа еще больше усложнилась после внезапной бомбежки станции 30 сентября. Всего 6 самолетов, всего 10 минут бомбежки, но какие последствия!.. Поврежден главный путь на перегоне и путь, ведущий к пристани. В одном из тупиков — прямое попадание в вагоны с боеприпасами. Пришлось всем участвовать в ликвидации последствий бомбежки. Руководил работами дорожный мастер Ф. А. Сибиряков.

Октябрь 1942 года.

Продолжаем трудиться на станции Коса. 4-го, 5-го и 6-го нахожусь на дежурстве. Работы много, поесть даже некогда. Из Ленинграда непрерывным потоком идет заводское оборудование. Двумя кранами выгружаем его с барж на платформы. В Ленинград отправляем продовольствие.

16 октября. Дежурство очень напряженное. Поезда стоят на подходе, тупики забиты вагонами, порт с выгрузкой не справляется. Добавили шестой маневровый паровоз. На помощь пришел один из диспетчеров.

25 октября. Дежурный по станции С. А. Новожилов заболел, и мы опять остались дежурить вторую смену. Озеро штормит. Предупреждены: где-то невдалеке финны высадили на один из островов десант. Но у нас нет никакого оружия...

Истребители противника ведут охоту за баржами и катерами, настигая их невдалеке от берега. Подлетать к самому берегу боятся: встречают плотный огонь нашей зенитной артиллерии.

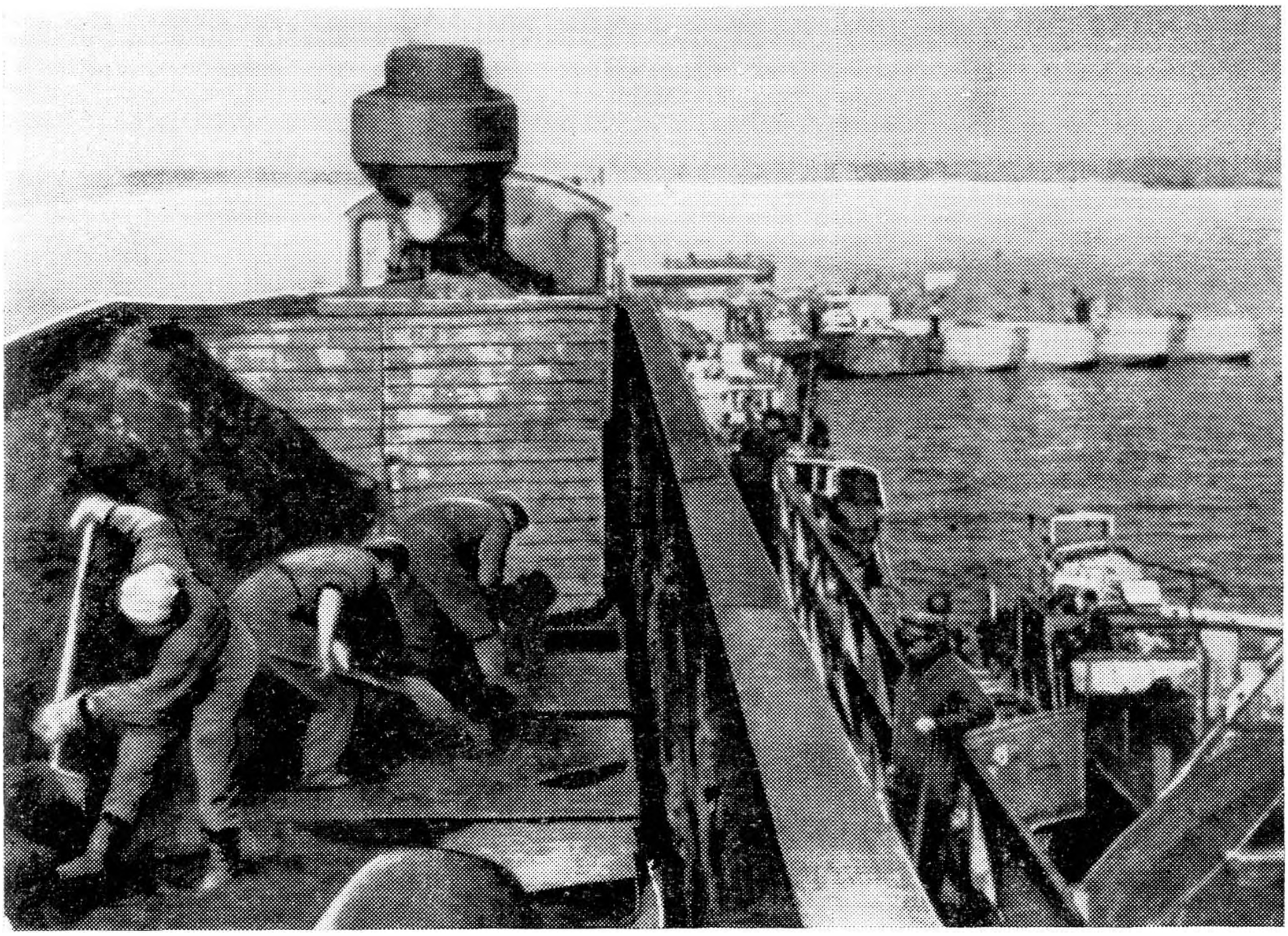
Ноябрь 1942 года.

Меня назначили заместителем начальника станции.

7 ноября — праздник. Налет. Выведены из строя четыре портовых тупика. Убито много бойцов рабочего батальона. Связь с диспетчером и соседней станцией нарушена.

23 ноября — самый тяжелый для нашего коллектива день. Один за другим налеты, во время одного из них потеряли четырех убитыми и семь человек ранеными. Осколочные бомбы — и точно по нашим жилым вагонам.

27—28 ноября. Дует сильный ветер с озера. Разбушевавшиеся волны затопляют продовольственные тупики. Станция перешла в основном на выгрузку угля и горючего. Тупики завалены углем. Но работа не страшит, неполадки тоже, — они устраняются своими силами и компенсируются слаженной работой коллектива.



Уголь для Ленинграда.

Декабрь 1942 года.

Впервые здесь, на нашей станции, мы услышали песню о Ладоге. Вспоминая пережитое, часто обращаюсь к словам из этой песни:

Сквозь шторм и бури, через все преграды
Ты, песнь о Ладоге, лети!
Дорога здесь пробита сквозь блокаду,
Родней дороги не найти!

Когда пройдут года войны суровой,
Залечит раны город мой, —
Народ вздохнет и песню с силой новой
Споет о Ладоге родной.

Эх, Ладога, родная Ладога!
Метели, штормы, грозная волна...
Недаром Ладога родная
«Дорогой жизни» названа.

Январь 1943 года.

Принял руководство станцией Коса. Работа значительно спала, часть штаба отправляется на станцию Кобона, где ожидается большая выгрузка. С того берега прибыл ледокол, за ним шло несколько пароходов. На один из них грузят новогодние подарки ленинградцам от жителей Приморского края.

По дороге вереницей идут машины, они тащат за собой саниприцепы с продовольствием Ленинграду. Путь их лежит по ледяной трассе Ладоги. Перегон в сторону станции Кобона стал фронтом выгрузки бревен для постройки железной дороги по льду озера.

На станции скопилось больше 300 вагонов, тупики забиты. Поезда по перегону отправляем с предупреждением об особой бдительности, с пониженной скоростью и в сопровождении станционного работника.

В ознаменование побед наших войск на южных фронтах на станции развернулось соревнование за лучшую трудовую встречу Дня Красной Армии.

18 января. Его навсегда запомнят ленинградцы. Кольцо, в котором враг держал Ленинград, прорвано! Вечером в клубе смотрим выступление самодеятельных артистов. Возвращаясь видим разрывы снарядов. Они падают около землянок управления порта. Один взорвался метрах в трехстах от семафора. Жарко стало гитлеровцам, вот и бросают куда попало.

Февраль 1943 года.

Начавшаяся вчера метель продолжает бушевать. Тупики закидало снегом. К месту слива цистерн не пробраться. Занимаемся подъемкой десяти платформ, сошедших с рельсов из-за снежных заносов. Вдобавок в нескольких местах путь заливает водой.

2 февраля. Буран затих, подул южный ветер. К вечеру заморосил дождик. Весна посреди зимы. Выгружаем горючее, боеприпасы, грузим эшелоны автомашин.

7 февраля. Пурга возобновилась. На перегоне Кобона — Лаврово застряли в снегу поезда. У нас в Косе все тупики и станционные пути заровняло снегом. Выйти на улицу невозможно — ветер сбивает с ног, захватывает дыхание. Вчера прошел пробный поезд по новой железнодорожной трассе Поляны — Шлиссельбург. Многих наших товарищей отправили на этот участок.

13 февраля. Поезда на Ленинград по новой трассе пошли полным ходом. Сразу же изменился профиль работы нашей станции. Начали отгрузку угля вертушками для Ленинграда.

23 февраля. Враг разбил с воздуха одну из станций новой трассы.

28 февраля. Теплый, солнечный день. Станционные пути и стрелки залиты водой. Идущие по дороге автомашины гонят перед собой волну, раскидывая брызги далеко по сторонам.

Март 1943 года.

Снова метели. Даже погрузку угля временно прекратили. Новую трассу немцы держат под обстрелом, каждый день бомбят.

21 марта. Работа немного оживилась. Грузим бревна, пило-

материалы, сливаем горючее, с трудом подавая цистерны к месту слива: рельсы покрыты водой. Поверху плавают глыбы льда. Едешь на паровозе, а кажется, что плывешь на пароходе.

24 марта. Был в Волховстрое. Грохот бомб и стрельба зениток продолжались до 2 часов дня. Потом налет повторился с 5 вечера и до 7 часов утра. Много разрушений. Сбито 9 вражеских самолетов.

Апрель 1943 года.

Работа станции идет быстрыми темпами. Снова ожили продовольственные пирсы. Разгружены первые поезда с продовольствием. Все рады напряженной работе, у всех приподнятое настроение.

8 апреля. Открылось движение пассажирских пароходов. На станции — горы продовольствия. Поезда продолжают поступать ежедневно.

18 апреля. Выгружаем несколько составов с боеприпасами, которые тоже отправлены на ту сторону. В небе пока спокойно.

24 апреля. Начал курсировать паро́м. Он перевозит вагоны с грузами для Ленинграда. Возобновилась погрузка угля в баржи. Потребовались второй маневровый паровоз, дополнительный штат весовщиков и технических конторщиков. Работники станции, вспомнив трагические дни прошлого лета, перебираются из вагонов в землянки.

30 апреля. На Ладоге бушует шторм. Продовольственные тупики и места слива горючего размыты, образовалось сплошное озеро.

Май 1943 года.

1 мая. Шторм затих, но дует сильный ветер, идет снег.

5 мая. Шторм возобновился. Залило все стрелочные переводы 2-го поста и четвертый станционный путь. Составители работают по колено в воде. Продовольственные пирсы временно закрыты, на месте склада — сплошное озеро. Из восьми причалов действуют только три.

8 мая. Выехали на совещание на станцию Войбокало. По перегону Кобона—Лаврово не ехали, а плыли: вода затопила около трех километров пути и стоит на 20—30 сантиметров выше головок рельсов. Выехали на озеро. Запахло весной. Кругом, куда ни взглянешь, зеленеют деревья, трава. Кажется, что попал в другой, далекий от наших мест край.

12 мая. Автодрезина, следовавшая к нам с продуктами, во время бомбежки взлетела на воздух.

Вода продолжает прибывать, залила все станционные пути. На озере — шторм в 9 баллов, волны доходят до самых путей. Нет продовольствия.

17 мая. Восстанавливаем пути и тупики после шторма, убираем принесенные водой бревна, доски. Поезда пока не принимаем.

19 мая. Опять шторм. На станционных путях вода поднялась на метр. Из отделения дороги прислали для дежурной смены 10 пар резиновых сапог.

20 мая. Вода пошла на убыль, показались головки рельсов на станционных путях. Возобновлен прием поездов. Наблюдается оживление и в воздухе, гитлеровцы больше всего бомбят зенитные установки, расположенные от нас в 200—300 метрах...

23 мая. Всю ночь беспокоила авиация противника, но бомбы больше падали в озеро. Утром собирали оглушенную рыбу, которую ветер пригнал по воде прямо к станционным путям. У всех к обеду была свежая уха и жаркое.

28 мая. Ночью опять бомбежка. Поврежден главный путь перегона и пять тупиков. От близких разрывов загорелась цистерна с авиабензином. Зарево небывалое — в радиусе полутора километров светло, как днем.

30 мая. Массированный налет 40 самолетов. Объектом бомбежки были тупики слива горючего и угольных пирсов. Упало более 200 бомб. Разрушения значительные. Фугаски засыпали трех рабочих, ремонтировавших путь. Их откопали невредимыми.

Стало известно, что труд многих железнодорожников отмечен Военным советом Ленинградского фронта, в их числе работники станций новой трассы и станций Лаврово, Кобона, Коса. Значится в приказе и моя фамилия.

Июнь 1943 года.

18 июня. Очередная бомбежка Волховстроя. Артиллерия бьет и по скоплению поездов на подходе к Волховстрою, а они идут в Ленинград «пачками» по новой трассе.

27 июня. Подул сильный ветер с озера, а 29-го разыгрался шторм. Опять волны подкатывают к самым путям. Опять на месте рельсов — сплошное озеро. Только опытный глаз железнодорожника по застывшим на воде вагонам да по стрелочным будкам и рычагам стрелочных переводов может различить, что здесь расположена станция.

Август 1943 года.

1 августа. Всесоюзный День железнодорожника. Провели воскресник по снабжению маневрового паровоза углем. 7-го до нас дошло радостное сообщение: семья освобожденных от врага советских городов пополнилась Орлом и Белгородом. На Ленинградском фронте тоже не умолкают залпы по фашистам.

Октябрь 1943 года.

Приказано подготовить станцию к работе в зимних условиях. Строим землянку — зал ожидания, дежурное помещение, кипятилку.

14-го выезжали с паровозом к месту слива горючего на станции Коса выручать порожние цистерны, застрявшие там еще в мае. С большим трудом цистерны вытащили и доставили на

станцию Кобона. Руководил подъемкой и выводом цистерн старший лейтенант 28-го отдельного железнодорожного батальона инженер И. Н. Бурцев.

Возобновилось движение поездов. Начал курсировать пассажирский поезд Москва—Ленинград, временно до Кобоны.

Декабрь 1943 года.

10 декабря. Получил назначение заместителем начальника станции Жихарево по грузовой работе.

Январь 1944 года.

Продолжаю работать на станции Жихарево. Зима вступила в свои права: задули метели, закрутила пурга.

Грузим эшелоны боевых машин. По сравнению с Кобоной здесь работы вдвое больше. Прорвана оборона фашистов, заняты Красное Село, Петергоф и ряд других пунктов. Отрадно, что в этом есть и доля нашего труда.

29 января. Радостное известие: полностью освобождена железная дорога Ленинград—Москва. Окончательно снята блокада Ленинграда. Враг отброшен на сотни километров, и мы остались теперь в глубоком тылу. Грузим спешно эшелоны с боевой техникой для переброски на другой участок фронта. Представители комендатуры и мы, руководители станции, почти круглые сутки на ногах. За день отправляем по 6—8 составов.

Февраль 1944 года.

2 февраля. Получил приказ: с группой в 20 человек выехать в распоряжение управления Октябрьской дороги в Ленинград. Сборы — как по тревоге, и в 23 часа литерным поездом в теплушке мы покинули Жихарево.

В Ленинграде долго стоять не дали, сразу доставили в Красное Село. По пути увидели разбитые станции. Деревни можно определить только по трубам...

Узнали о новом участке нашей работы: это Гатчина—Веймарн—Кингисепп—Гдов. Нам досталась станция Волосово, ближайшая к фронту. В первый день выгрузили 120 вагонов, в основном с боеприпасами. Работаем без связи и семафоров.

8 февраля. Появились путейцы, они начали очистку станционных путей. Восстановили связь со стрелочными постами и соседними станциями. Выгрузка возросла до 200 вагонов в сутки.

11 февраля. Восстановили еще один путь. Оборудовали зал ожидания для пассажиров, включили электрическое освещение.

24 февраля. Оставив теплушку на соседней станции, шли пешком до станции Сланцы. Знакомились со станцией и пытались подобрать что-либо для жилья. Обошли весь поселок, станционную территорию и ближайшие деревни — нигде ничего подходящего. Все разбито, одни развалины и трубы. В последующие два дня приспосабливали под жилье полуразрушенный дом.

Оконные проемы засыпали, навесили дверь. Посредине дома поставили чугунку, и жизнь закипела. Выгрузка уже дошла до 220 вагонов, грузим боеприпасы и продовольствие. Началась погрузка эшелонов. На станции стало тесно — мало путей.

Апрель 1944 года.

Объем работы возрастает. Продолжаем отгрузку эшелонов. Воздушный разведчик появляется ежедневно, высматривает.

Май 1944 года.

Третий день подряд противник обстреливает станцию из дальнобойных орудий. Угадал в тупик, где выгружались снаряды. Один из артиллерийских налетов застал меня в пути на станцию, как раз у моста. Пришлось кубарем лететь под откос. Несколько снарядов разорвалось у нашего дома.

Июнь 1944 года.

24 июня. Дела на фронтах идут хорошо. Работа станции после затишья сразу оживилась, спешно грузим эшелоны.

29 июня. Получили сообщение об освобождении Петрозаводска и всей бывшей Кировской железной дороги.

Июль 1944 года.

Отгрузку эшелонов закончили, работа станции снова сократилась. Противник обстреливает поселок. Падают сотни снарядов, многие не взрываются.

15 июля. На станции опять оживленно. Отгружаем эшелон за эшелоном. Настроение замечательное. Идут разговоры: скоро опять на новое место...

22 июля. Закончили большую выгрузку. Ждем прорыва у Нарвы и дальше — марш до Таллина. Пополнение продолжает поступать. На станции тесно от вагонов. Составителям поездов и стрелочникам достается больше всех.

Август 1944 года.

Нарва освобождена, идет восстановление моста. Срочно отгружаем эшелоны. За работу в июле Октябрьская магистраль получила Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

...*19 сентября.* Получил новое назначение — начальником станции Нарва. 22 сентября приступил к работе. Все людские и материальные подкрепления фронту выгружаются в Нарве. Темп работы станции с каждым днем нарастает. Выгрузка достигла 450 вагонов в сутки. Путей одиннадцать, и все равно тесно. За хорошую организацию выгрузки и сдачу порожних вагонов получили благодарность от начальника дороги.

...*25 октября.* Начал курсировать пассажирский поезд Таллин—Ленинград. Последнюю неделю плохо с продовольствием. Сидим без хлеба, на одной картошке.

Февраль 1945 года.

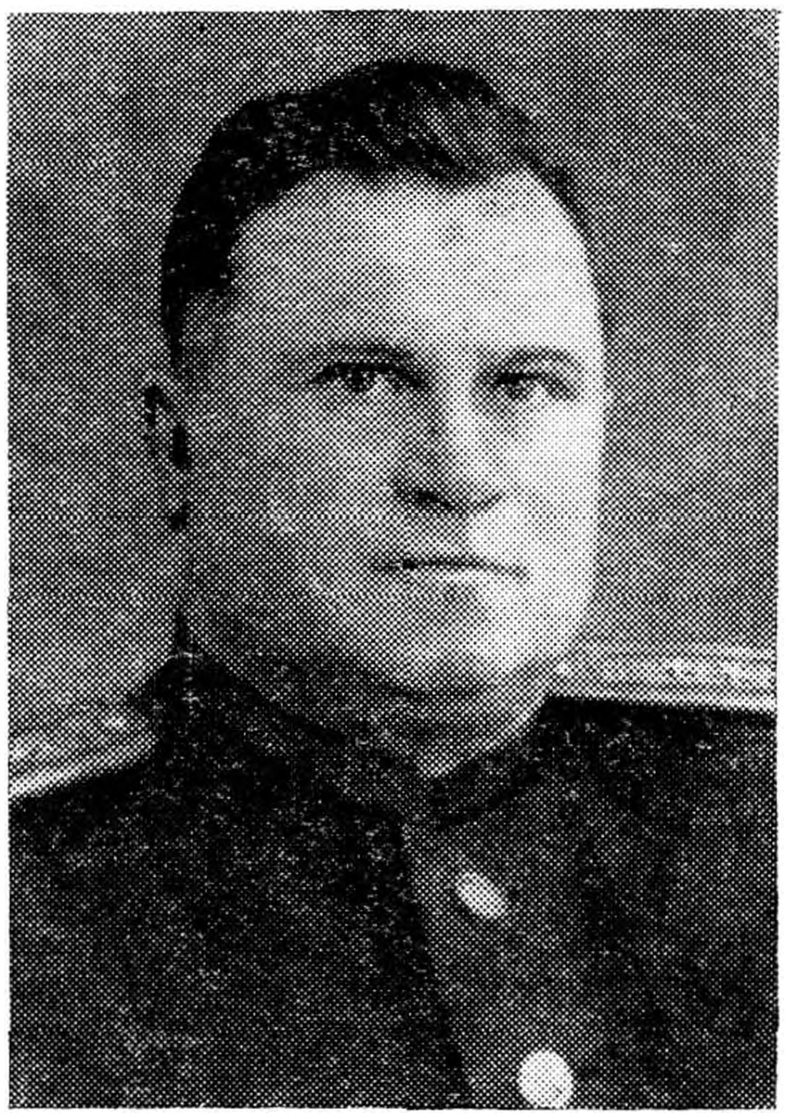
Получили приказ: в трехдневный срок выехать. Наш путь лежит через Тарту, Псков, Вильнюс, Гродно, Белосток, станции Модлин и Цеханово. В Цеханове нас застал день Победы...

В Бологовском узле

НА ЮЖНОЙ ЧАСТИ ДОРОГИ

И. Д. Михайлов,

начальник службы движения в Бологовском филиале дороги



Враг наступал, постепенно приближаясь к Ленинграду. В последних числах июля и начале августа ожесточенной бомбардировке подверглись станции, расположенные на участке Чудово—Бологое. То и дело прерывалось движение поездов, с перебоями работала связь. Осуществлять руководство всей дорогой из одного центра — Ленинграда — стало невозможно. Приняли решение: направить в Бологое группу специалистов из служб и отделов управления дороги во главе с заместителем начальника дороги Б. К. Саламбековым, чтобы на месте оперативно решать вопросы, касающиеся южной части магистрали.

Наш специальный поезд отправился в августовский вечер. Путь до Бологого был нелегкий. Приходилось останавливаться на многих станциях, только что подвергшихся бомбардировке, уточнять обстановку, давать указания, что́ восстанавливать безотлагательно, чтобы следовали поезда.

Безотрадную картину представляла узловая станция Чудово.

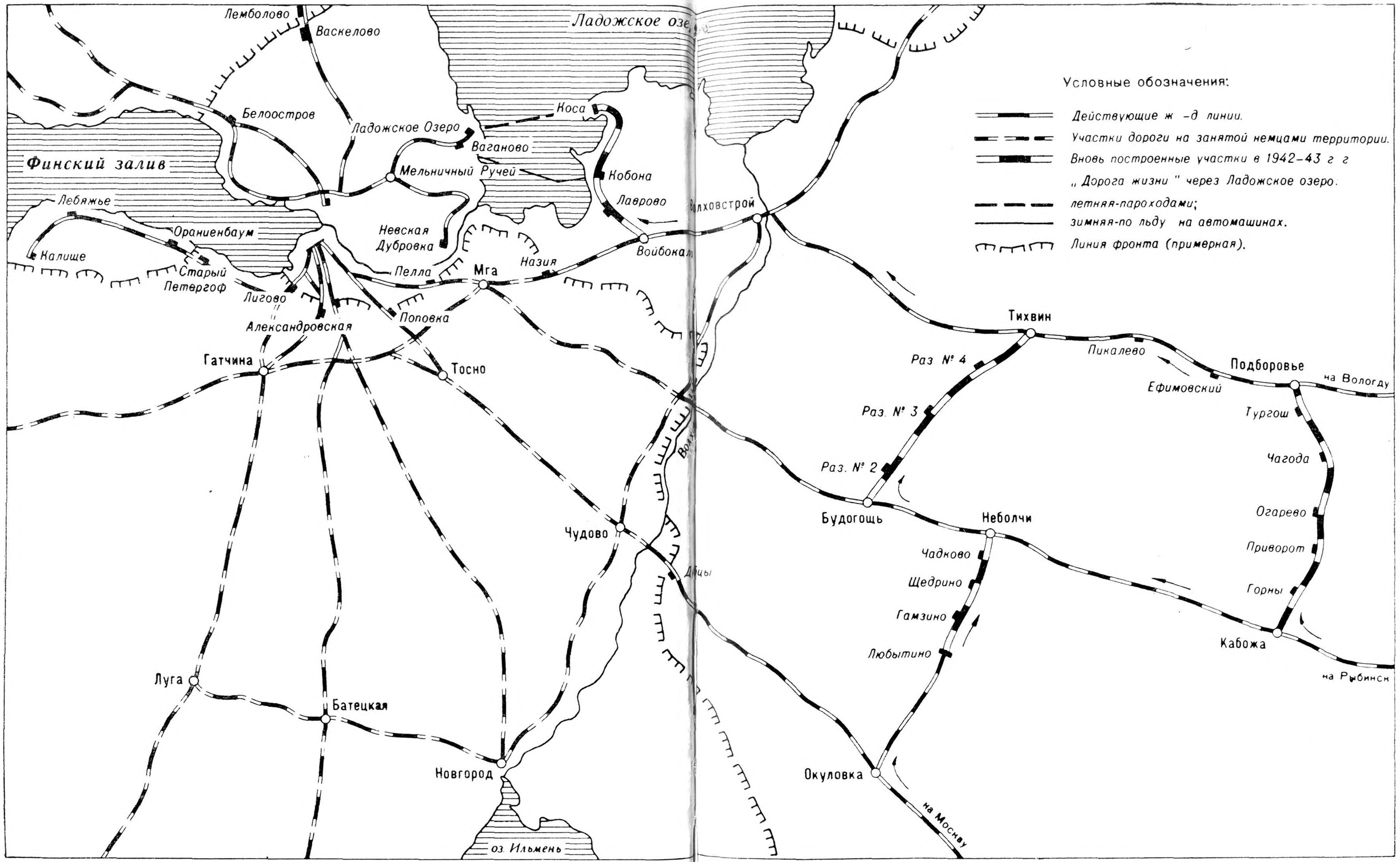


Схема вновь построенных обходных участков на «Большой земле».

Большинство станционных и парковых путей было разрушено, десятки вагонов искалечены или уничтожены. В воронке лежал паровоз, поваленный взрывной волной. Город был в огне, пламя пожара виднелось за десятки километров.

Еще больше пострадала станция Бологое. Свыше 100 самолетов сбросили на нее бомбы. Оказались разрушенными большинство путей и стрелок, сильно пострадали служебные помещения, депо.

Управление южной части Октябрьской магистрали начало работать в Бологом в августе. Оно приняло руководство над Бологовским, Московским и Хвойнинским отделениями дороги от станции Дубцы до Москвы и от станции Сологубовка до Пестово.

Административное здание управления находилось вблизи вокзала (в техническом училище). На первых порах деятельность управления ограничивалась оперативной работой. Самой значительной была служба движения с отделами техническим, воинских перевозок и распорядительным. Работали они круглосуточно.

Распорядительный отдел состоял из командиров с большим диспетчерским стажем. Это были работники Московского, Бологовского и Ленинград-Московского отделений Я. В. Данилович, К. Н. Ельцов, А. Е. Галишников, В. Н. Писарев.

Служба движения действовала в контакте с аппаратом начальника передвижения войск. Все вопросы, касающиеся очередности отправления воинских эшелонов и транспортов, мест погрузки и выгрузки, заблаговременно согласовывались.

Майор К. Н. Глазунов, ведавший передвижением войск, часто бывал в распорядительном отделе и оказывал помощь дежурившим железнодорожникам.

После того как вражеская авиация повредила мост через реку Волхов, прервалась связь с Волховстроевским узлом и близлежащей станцией Дубцы. Стало ясно: поезда, следовавшие на Ленинград, здесь пропускать нельзя. Приняли решение пассажирские и грузовые составы, вышедшие на линию, вернуть в Бологое и направить кружным путем: через Сонково—Пестово—Мгу.

Начальник станции Гряды П. И. Кузнецов вызвался дойти до места и уточнить размеры повреждений. Только на второй день он сумел доложить, что мост сильно поврежден — разворочены две фермы — и вряд ли его можно восстановить без участия специального поезда. Кроме того, сообщил он, на всем протяжении от станции Дубцы до реки Волхов слышна артиллерийская канонада.

Начальнику Бологовского отделения Н. В. Чебанову был отдан приказ убрать весь подвижной состав со станций Дубцы, Гряды, Большая Вишера, Малая Вишера и Красненка поближе

к станции Окуловка и произвести рассредоточение подвижного состава. Такое решение оказалось своевременным: наши войска оставили Чудово, а вскоре враг захватил Мгу, Малую Вишеру и Тихвин. Железнодорожное сообщение с Ленинградом прервалось на всех направлениях.

В южной части дороги поезда шли под непрерывными бомбежками и то лишь на линиях Красненка—Москва и Тальцы—Пестово.

Значительным было лишь движение через Бологое в сторону Валдая и в обратном направлении. В тяжелых условиях работали здесь железнодорожники. Вражеские самолеты ежедневно, точно по расписанию, с 20 часов до 6 часов утра бомбили станцию Бологое и подходы к ней. То, что удавалось восстановить днем, ночью снова разрушалось.

Сложность заключалась еще и в том, что поезда, прибывавшие со стороны Сонкова и Москвы, требовали сортировки. Их прибытие, к тому же, не могло быть равномерным, так как в часы бомбардировок некоторые поезда задерживались на подходах. Таким образом, все, что прибывало днем, надо было также днем рассортировать и отправить по назначению.

Предметом нашей особой заботы были вагоны с людьми, боеприпасами, горючим. Такие составы формировались группами, их рассредоточивали и заблаговременно убирали в безопасные места. Все это требовало излишней маневровой работы и дополнительных вывозных поездов. Зато после очередной бомбардировки станции поврежденными оказывались только пути и стрелки. Много энергии и изобретательности проявили в этот период работники станции и отделения А. П. Щелканов, И. И. Родионов, И. В. Выжигин, И. А. Звонарев.

Бологовское отделение не граничило с Хвойнинским и между ними отсутствовала прямая связь, а надобность в ней была огромная. Начальник службы связи М. М. Васильев, хотя и с трудом, по проводам Калининской железной дороги, через Сонково, наладил связь, но слышимость была очень плохой.

После захвата гитлеровцами Малой Вишеры и Тихвина движение поездов через Бологое стало уменьшаться, но бомбардировки продолжались. Стабильным осталось движение на участках Москва—Калинин—Лихославль. Здесь вражеская авиация не особенно беспокоила.

В сентябре управление южной части дороги получило задание: в сжатые сроки пропустить из Валдая через Бологое на Москву более 100 поездов. Это значило подготовить на станциях Бологое, Калинин и Ховрино сотни паровозов, локомотивных и кондукторских бригад. Да тут еще в районе станции Бочановка одна из бомб не взорвалась и ушла в железнодорожное полотно. Все усилия вытащить ее не увенчались успехом: чем больше подкапывались, тем глубже бомба уходила в землю.

Тем временем здесь накапливались поезда. Приняли рискованное решение: пропускать их с уменьшенной скоростью, используя для этого даже четный путь.

Но этим полностью решить проблему не удалось. Людям приходилось оставлять эшелоны, обходить лесом опасное место. Стало очевидным, что при такой пропускной способности с заданным темпом перевозок не справиться. Кроме того, стали задерживаться и встречные поезда.

Служба движения приняла еще более рискованное решение: пропускать поезда вслед друг за другом.

К месту, где застряла бомба, было послано 12 сигналистов из числа опытных работников управления и отделения дороги. Старшим назначили заместителя начальника технического отдела С. В. Кондратьева. Тщательно проинструктировали машинистов и кондукторов. Сигналистов расставили на 800—1000 метров друг от друга. Вместо одного поезда на перегоне оказывалось одновременно по восемь поездов. Вскоре Кондратьев доложил, что один из начальников эшелонов отказался от разгрузки людей и благополучно проехал опасное место. Следуя этому примеру, прошли без высадки людей и другие поезда.

Вскоре пробка была ликвидирована. Задание выполнили в срок. А минеры потом обезвредили бомбу.

Враг рвался к Москве. Участок Лихославль—Калинин—Клин подвергался усиленной бомбардировке. В начале октября вражеские войска заняли Дорошиху, Калинин и ряд других станций. Южная часть Октябрьской магистрали снова сократилась. Главная ее линия действовала только от Красненки до Кулицкой. Движение поездов почти прекратилось.

Заместителю начальника службы пути Г. П. Рукше было приказано разобрать вторые пути и вывезти их на восток. Разобрать удалось, но для эвакуации рельсов и других материалов не хватило подвижного состава. В Вологду отправили из Бологого архив и бóльшую часть работников управленческого аппарата. Остались только руководители служб и дежурные распорядительного отдела.

К началу ноября на всей линии Красненка—Кулицкая было лишь несколько вагонов для так называемой местной работы и одиночные паровозы. Наступило полное затишье. Даже вражеские самолеты перестали нас навещать.

Такое же затишье было и на Хвойнинском отделении. Лишь на станцию Пестово изредка приходил сборный поезд.

В конце ноября наши войска освободили Малую Вишеру. Для восстановления разрушенного перегона до Красненки были отправлены связисты и путейцы. Погрузили несколько платформ со шпалами, рельсами, скреплениями, проволокой и телеграфными столбами. Временную связь установили быстро. Соединились с Вишерой и узнали, что вернувшиеся работники станции

вместе с городским населением принялись за восстановительные работы. А работы уйма: разрушены депо, служебные и жилые дома, взорваны два моста, повреждены телефонная сеть, пути и стрелки. Станция — в воронках и рвах.

В конце первой декады декабря пошли летучки на Дубцы и поезда на Бологое. Пока велись восстановительные работы в Малой Вишере, гитлеровцев выбили из Тихвина. Началось восстановление участка Кириши—Будогощь—Тальцы, а вскоре и строительство ветки Кабожа—Подборовье для соединения Хвойнинского отделения с Северной железной дорогой.

Строительству ветки придавалось большое значение, так как она позволяла разгрузить Вологодский железнодорожный узел и открывала кратчайший путь для составов, следующих из Москвы. В Кабожу выехали заместитель начальника дороги Б. К. Саламбеков, начальник службы связи М. М. Васильев, заместитель начальника службы пути Г. П. Рукша, начальник восстановительных работ А. М. Тихонравов.

В середине декабря гитлеровцы были разгромлены под Москвой. Большие разрушения застали мы на станциях и перегонах от Дорошихи до Подсолнечной. Оказались взорванными почти все мосты. Восстановление освобожденного участка поручили организованному в Москве военно-эксплуатационному отделению.

Движение поездов на Московском участке возобновилось в середине февраля. Южная часть дороги стала работать в границах августа 1941 года. Движение изо дня в день увеличивалось, а топливо подходило к концу: ведь с октября по фев-

Заместитель начальника дороги Н. А. Соколов.

Заместитель начальника дороги А. М. Тихонравов.

раль оно в Бологое почти не поступало. Израсходовали все дрова, сожгли старые шпалы. Собирали все, что могло гореть в топках паровозов. Пустили в ход и дрова, оказавшиеся на промежуточных станциях. Из-за отсутствия топлива вот-вот должны были остановиться поезда. Но выход все же нашли: Окуловский бумажный комбинат дал тысячу кубометров баланса. Так продержались до подвоза угля.

В конце февраля 1942 года закончилось сооружение ветки Кабожа—Чагода—Подборовье. Беспрерывным потоком пошли по ней грузы для города Ленина, для Ленинградского и Волховского фронтов. Размеры движения поездов на Хвойнинском отделении выросли в 4 раза по сравнению с довоенным.

Снова начались бомбардировки. Хвойнинцы трудились в тяжелых условиях. Бомбы повредили десятки паровозов, большое количество вагонов, разрушили пути. Но, работая по 14—16 часов в сутки, железнодорожники отделения успевали ремонтировать подвижной состав, восстанавливать пути, заготавливать дрова для паровозов. Перебоя в движении не было.

В дни затишья после освобождения Тихвина из Бологого в Ленинград на грузовой машине был послан начальник ленинградского восстановительного поезда М. М. Боченков. Он с трудом добрался до Ленинграда и благополучно вернулся обратно в Бологое. Многое рассказал он о жизни осажденного города.

Б. К. Саламбеков собрал работников южной части управления дороги, отделения и станций, Бологовского ОРСа и рассказал, в каких тяжелых условиях работают ленинградские железнодорожники. Приняли единодушное решение: послать им продукты за счет сокращения пайка бологовцев. Так в самые тяжелые дни блокады, когда выдача хлеба была минимальной, ленинградские железнодорожники получили помощь от своих товарищей из Бологого.

Вскоре Б. К. Саламбеков был назначен начальником Октябрьской дороги и уехал в Ленинград.

Движение поездов через Бологое стало нарастать. Пошли поезда с востока и из Москвы преимущественно на Валдай. Стало поступать и топливо.

...Конец февраля 1942 года. Воскресенье. Легкий морозец. Солнечный день. На озере много детворы с саночками. Бологовцы отвыкли от бомбардировок, в лесу уже никто не прятался, все жили в городе. И вот внезапно нагрянула беда. Около полудня из-за озера появилось около трех десятков вражеских бомбардировщиков. Летели низко. Никакой воздушной тревоги, и люди вначале решили, что это наши самолеты. Но когда стая пролетала над озером, все увидели черные кресты...

Пока самолеты разворачивались над вокзалом, люди успели укрыться в лесу. Бомбы стали рваться в южной горловине стан-

ции и в центре города. Четыре бомбы были сброшены рядом с командным пунктом, где находился диспетчерский аппарат отделения.

Хотя эта бомбардировка была значительно меньшей, чем в июле 1941 года, но ее последствия оказались ощутимыми. Южная горловина станции полностью вышла из строя. Прием поездов в парк станции и по главным путям полностью прекратился. Восстановительные работы продолжались несколько дней, задержавшись из-за отсутствия стрелочных переводов. Но крайние пути, Медведевский и Злинский, предназначенные для пропуска сквозных поездов, были восстановлены быстро. Смену паровоза организовали на соседней станции Бушевец.

В ночь с воскресенья на понедельник подверглась бомбардировке и северная горловина станции. Прекратился пропуск поездов на Малую Вишеру. Несколько бомб было сброшено на город. Они повредили жилые дома, здание управления дороги. Этот район с тех пор часто бомбили. Пришлось оставить обжитое место и переехать в здание городской поликлиники. В подвальном помещении оборудовали надежное убежище. Здесь же разместился дежурный аппарат распорядительного отдела службы движения. Вскоре в бывшее административное здание управления попала бомба...

Не успели управленцы обжиться, как подвергся бомбардировке и район поликлиники. Один из работников управления умер от ран. Были жертвы и среди населения.

Одновременно со строительством железнодорожной ветки Кабожа—Подборовье началось сооружение линии Любытино—Неболчи для соединения главной магистрали с Пестовским участком. Несколько позже начали строить ветку Будогощь—Тихвин для соединения Пестовской линии с Северной железной дорогой. Военный совет Волховского фронта придавал большое значение этой стройке. На совещании в Малой Вишере начальник передвижения войск фронта заявил, что эти железнодорожные ветки нужны так же, как пушки. Он просил уделить перевозке строительных грузов максимум внимания и всеми имеющимися средствами оказать помощь строительству.

Вскоре ветка Любытино—Неболчи, а потом и Тихвин—Будогощь вошли в число действующих. В Военном совете Волховского фронта вместе с движенцами Октябрьской дороги был разработан график движения поездов, определены потребности в подвижном составе на первый период перевозок. По участкам Тихвин—Будогощь—Неболчи—Любытино—Окуловка—Малая Вишера проследовали с грузами для Волховского фронта сотни поездов. (По тем же стальным ветвям с ноября 1943 года по март 1944 года, пока не была освобождена и частично восстановлена главная Московская линия, ходили скорые поезда между Ленинградом и Москвой по маршруту Ленинград—Шлис-

сельбург—Поляны—Волховстрой—Тихвин—Будогощь — Неболчи—Окуловка—Бологое.)

С марта 1942 года движение поездов на линии Москва—Бологое настолько возросло, что однопутка уже не могла обеспечить заданные темпы перевозок. Был разработан новый график движения. Из Москвы на Бологое шли поезда, а в обратном направлении — сплотки паровозов, по пять горячих локомотивов в каждой.

Задания по перевозкам стали выполняться, но это вызвало затруднения в работе Бологовского отделения: пути многих станций и даже восстановленные двухпутные перегоны на участке Бологое—Спирово оказались заставленными порожними вагонами. Их было более 8 тысяч и занимали они свыше 60 километров пути.

Естественно, в таких условиях мы лишились нужной маневренности. Но зато все задания по перевозкам для фронта выполнили в срок.

Наконец, темп перевозок упал, началась погрузка, а порожние вагоны оказались под рукой. За короткое время погрузили свыше 5 тысяч вагонов и отправили на восток. Оставшийся порожняк постепенно ушел на Москву. Бологовское отделение начало работать нормально. Надо отдать должное начальнику отделения И. И. Родионову и его заместителю А. П. Щелканову, старшему диспетчеру И. В. Выжигину и его помощникам: при пропуске поездов они проявляли много изобретательности.

Летом 1942 года произошли значительные изменения в штатах управления дороги. Вместо заместителя начальника дороги Н. В. Чебанова, уехавшего в Ленинград, были назначены три заместителя. Первым заместителем стал А. А. Скворцов, ведавший общими вопросами и службами движения, грузовой и пассажирской. Второй заместитель — Н. А. Соколов ведал паровозной и вагонной службами и вопросами безопасности движения поездов. На третьего заместителя — А. М. Тихонравова было возложено руководство службами связи, пути, строительства и восстановительных работ.

Перевозки зимой 1942/43 года были значительны и прошли благополучно. Вражеская авиация бомбила Московскую и Пестовскую линии, однако налеты не носили систематического характера, и ущерб был невелик. Но с 13 марта 1943 года Бологовский узел вновь стал подвергаться ожесточенным бомбардировкам. В течение десяти ночей падали бомбы на вокзал, депо, пути, стрелки, служебные и жилые здания. Ночью работать было невозможно. Большинство работников уходило в убежища. И все же от отбоя и до новой воздушной тревоги по Злинской ветви пропускали один-два поезда. Днем успевали восстанавливать только часть путей, предназначенных для сортировки вагонов. Злинский и Медведевский пути, по которым пропуска-

лись сквозные поезда, восстанавливались в период между отбоем и тревогой. С наступлением дневного времени поезда следовали без промедления.

Как и в сентябре 1941 года, Бологовскому узлу помогали станции Калинин, Лихославль, Спирово и Окуловка.

Каждый день на восстановлении путей работало до тысячи человек. Большую помощь железнодорожникам оказывало городское население.

Это были последние ожесточенные бомбардировки Бологовского узла.

В конце января 1944 года были полностью освобождены от фашистов Пестовская и главная линия Октябрьской дороги. Северная ее часть объединилась с южной. В мае все работники управления вернулись из Бологого в Ленинград.

УЗЕЛ ЧЕТЫРЕХ ФРОНТОВ

И. И. Родионов,

начальник Бологовского отделения

Пропуская на фронт эшелоны наших войск, я часто слышал от наших бойцов и офицеров вопросы:

— Когда выгнали отсюда фашистов?

— Сколько времени разбойничали у вас эти гады?

Они задавали такие вопросы, глядя на полуразрушенный вокзал — трехэтажное кирпичное здание с навесом и ажурными литыми колоннами, построенное 90 лет назад. На его стенах, как и на других зданиях узла, зияли следы смертоносного металла — огромные пробоины, а рядом — многочисленные воронки от бомб. Все это и впрямь создавало картину жестоких боев.

На самом деле Бологовский узел, где я одно время работал начальником отделения, никогда не был занят фашистами, хотя они остервенело рвались к нему осенью 1941 года со стороны Калинина, Полоцка, Старой Руссы и Волхова. Неоднократные попытки овладеть узлом продолжались вплоть до 1944 года. На узел упало несколько тысяч бомб. В 1943 году гитлеровцы стали бросать бомбы весом в 1000 килограммов. Однако им не удалось парализовать его работу ни на один день.

Осенью 1941 года Бологовское отделение оказалось изолированным от Московского и Ленинградского отделений Октябрьской дороги, но имело связь с Калининской и Ярославской магистралями. В состав отделения были включены участки Московского отделения от Кулицкой до Спирова.

Наркомат путей сообщения и руководство дороги, понимая, что на Бологовское отделение выпала основная доля перевозок по снаб-

жению четырех фронтов — Калининского, Западного, Волховского и Ленинградского, приняли своевременное и дальновидное решение: организовать южную часть Октябрьской магистрали с центром в Бологом.

* * *

Помню, однажды в сортировочном парке во время очередной бомбежки загорелось несколько цистерн с горючим, а рядом стояли вагоны с боеприпасами. Заместитель начальника отделения А. П. Щелканов, начальник станции М. Г. Калининский и его заместитель Д. Н. Симагин, составитель поездов В. М. Беляков, не задумываясь, бросились в полыхающее море огня, чтобы вывести в безопасное место вагоны.

Такие ситуации при бомбежках создавались часто. Первой задачей было вытащить с узла и укрыть от налета военно-санитарные поезда с ранеными и эшелоны с бойцами, рассредоточить составы и вагоны с горючим, боеприпасами, продовольствием, боевой техникой. Это достигалось благодаря массовому героизму машинистов и их помощников, составителей поездов, стрелочников, сигналистов, маневровых диспетчеров, рабочих технических контор, руководителей станции и отделения, сотрудников военной комендатуры.

Много подвигов совершили в те дни бологовские железнодорожники, и некоторые из них навсегда остались в нашей памяти, в наших сердцах. Стрелочница Кузнецова, работавшая на рыбинских путях, получила задание от дежурного по 3-му посту срочно приготовить маршрут на выход санитарного поезда. В этот момент над узлом появились вражеские бомбардировщики. У стрелочного поста стали рваться бомбы. Невзирая на опасность, Кузнецова бросилась выполнять приказ. Когда она переводила последнюю стрелку, осколками перебило у нее обе ноги. Смертельно раненная, она нашла в себе силы, чтобы приготовить маршрут поезду и подать машинисту сигнал двигаться. Кузнецова скончалась тут же у стрелки с сигнальным флажком в руке...

Начальник маленькой станции Любинка вблизи Бологого Иванов ничем не выделялся в мирное время: рядовой работник. То, о чем я хочу рассказать, случилось в первый месяц войны. Вражеский бомбардировщик на бреющем полете пытался разбомбить движущийся по путям воинский эшелон, однако в цель не попал. Осколочные бомбы, сброшенные с малой высоты, скользнули по полотну дороги и не взорвались. Тридцать бомб осталось лежать на главных путях, приостановив движение поездов.

Чтобы доставить из Бологого специалистов-подрывников для обезвреживания и уборки бомб, потребовалось бы не менее

Заместитель начальника Бологовского отделения А. П. Щелканов.

двух-трех часов. За это время группа воинских эшелонов стала бы мишенью для вражеской авиации. И тогда Иванов решил сам убрать с путей все бомбы и освободить путь эшелонам. Одну за другой, не побоявшись смертельной опасности, он уносил с железнодорожного полотна бомбы, каждая из которых могла в любую секунду взорваться у него в руках. Тридцать раз подряд смотрел он смерти в глаза и ни разу не дрогнул. Через 40 минут Иванов спокойно доложил, что поезда пропускать можно с нормальной скоростью...

Мужественно нес свою вахту начальник станции Гряды П. И. Кузнецов. Эта станция и расположенная рядом с ней станция Дубцы упирались в линию фронта. Фашисты бомбили Гряды ежедневно, обстреливали ее из орудий. Все здесь было разрушено. Кузнецов со стрелочниками и дежурными по станции поселился в стенах бывшего водоемного здания, которое превратили в настоящий дот — углубились в землю, оконные проемы заделали кирпичом и землей, сверху сделали накат из бревен. В течение трех лет они принимали воинские эшелоны под выгрузку и отправляли порожние вагоны и санитарные поезда. Волховский фронт полностью базировался на эту станцию, которая еще обеспечивала перегрузку боеприпасов и техники на узкоколейную дорогу, проложенную по болотным топям.

21 июля 1942 года Указом Президиума Верховного Совета за образцовое выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам и проявленное при этом мужество была награждена большая группа советских железнодорожников.

В числе награжденных передовиков фронтовой Октябрьской дороги высоких правительственных наград были удостоены 44 работника Бологовского отделения.

Коллективу Бологовского отделения неоднократно присуждалось переходящее Красное знамя ГКО, НКПС и ВЦСПС; 14 раз бологовцы оказывались победителями во Всесоюзном социалистическом соревновании. Фронтовая Маловишерская дистанция сигнализации и связи (начальник тов. Коншин) трижды завоевывала переходящее Красное знамя ГКО.

В марте 1943 года гитлеровцы предприняли еще одну попытку парализовать работу Бологовского железнодорожного узла. Они в течение десяти суток беспрерывно бомбили узел и город, а также рядом расположенную станцию Медведево. Эти самые жестокие за всю войну бомбардировки потребовали от всех наших работников исключительной стойкости и мужества.

После каждого налета фашистские самолеты-разведчики фотографировали разрушения. Ночью, повесив на парашюте осветительную «лампадку», они наблюдали развороченное бомбами земляное полотно, искореженные рельсы, разбитые вагоны и локомотивы, разрушенные здания. Это создавало впечатление мертвого узла. Но фашисты просчитались: Бологовский узел жил и работал, ни на один день не прекращая движения поездов к фронту. Партийные, советские и хозяйственные организации города и железнодорожного узла, все рабочие и служащие, бойцы ПВО и восстановительных отрядов противопоставили ярости врага свою волю, мужество, организованность и побеждали.

Все время на самых важных участках находились работники Бологовского горкома партии, его секретари В. В. Васильев, Б. В. Афанасьев, И. В. Миронов, А. М. Барулин, начальник политотдела отделения В. И. Рыхлов. Они трудились плечом к плечу с нами, показывали пример стойкости, хладнокровия, умения найти выход из самого трудного положения.

Пропуск поездов через Бологовский узел осуществлялся по обходным ветвям и восстановленным боковым путям ночью, скрытно, при погашенных сигнальных огнях как на поезде, так и на постоянных сигналах. Особенно высокой оценки заслуживают работники локомотивного депо, локомотивных и кондукторских бригад Бологого. В условиях полного затемнения, зачастую следуя по незнакомым маршрутам с неоднократным изменением направления, они обеспечивали безаварийное движение воинских эшелонов.

Начальник Бологовского паровозного депо В. И. Циковой, всегда подтянутый, человек высокой дисциплины, был боевым организатором работы локомотивных бригад и ремонтников, выполнявших сложнейшие задания.

Бологовских путейцев возглавлял начальник дистанции И. М. Сычев. Их хозяйство больше всех страдало от бомбежек. После каждого налета путейцы вместе с восстановительными отрядами делали, казалось, невозможное: в считанные часы они производили разборку поврежденных путей, балластировку, укладку новых рельсов, и движение поездов вскоре снова возобновлялось.

Не меньшую организованность и умение проявляли связисты. Бомбежки наносили серьезные повреждения воздушным линиям связи. В короткий срок требовалось наладить диспетчерскую

связь и междугородные цепи, чтобы обеспечить руководство движением поездов, восстановить связь с соседними дорогами и с органами военных сообщений фронтов. С этими сложными задачами успешно справлялись связисты Бологовской и Маловишерской дистанций, которыми руководили волевые командиры тт. Букин, Кузовкин, Смекалин, Коншин, Поливанов.

Старший диспетчер Ельцов, дежурные по отделению и диспетчеры Выжигин, Помялов, Х. И. Голоскер, Звонарев, Галишников, Яковлева и другие еще до войны установили крепкую производственную дружбу с машинистами, были инициаторами соревнования за скоростное продвижение грузовых составов. Машинисты Кукушкин, Грачев, Ефимов, Андреев и другие всегда находили общий язык с диспетчерами, и на диспетчерских графиках редкий поезд не имел красного флажка — знака, что он следует по социалистическому договору между диспетчером и машинистом. Эта дружба стала еще более крепкой в дни войны и помогала успешно решать трудные вопросы. Не случайно движенцы Выжигин и Петров, машинисты Кукушкин и Грачев награждены боевыми орденами.

В БОЛОГОЕ ПРИШЛА ВОЙНА

А. Глебов,
член фронтовой бригады литераторов

В семь часов утра 20 июля, в воскресенье, отрывисто загудели паровозы. Завыла тоненьким голоском единственная сирена. Тревога! Петр Нилович Степанов, сменный мастер паровозного депо, вышел на крыльцо своего старенького домика, стоящего на глинистом пригорке над путями. Острые глаза его с тревогой вглядывались в безоблачное сияющее небо.

Ровно четыре недели назад в такое же погожее воскресенье началась война. Для крупного железнодорожного узла Бологое ее начало совпало с открытием городского парка культуры и отдыха в бывшем имении, которое за годы Советской власти оказалось в самом центре разросшегося города. Не успели распахнуть свежеокрашенные ворота парка, как радио разнесло сообщение о начале войны. Петру Ниловичу невольно вспомнился этот день. Тогда таким же ясным было летнее утро, также радовала глаз голубизна знакомого с детства озера...

Вдруг Петр Нилович вздрогнул и от волнения схватился рукой за изгородь. Он увидел в слепящем сиянии солнечных лучей три самолета, стремительно пикирующих прямо на станцию. Сердце заколотилось в груди старого машиниста. С пригорка ему все было хорошо видно. Десятки товарных и несколько пассажирских составов стояли на запасных путях. Рабочие узла только и говорили об этом, опасались, как бы не случилось несчастья при таком скоплении вагонов. И вот беда буквально над головой...

Внезапно послышался противный, леденящий сердце свист, и через каких-нибудь пять-шесть секунд в нескольких местах взметнулись

черные столбы. Один из них поднялся, как показалось мастеру, прямо над веерным депо.

Петр Нилович, что-то взволнованно прокричав выбежавшей из дому жене, бегом бросился к станции.

Утренняя смена еще не пришла, но люди в депо уже были. Первым, как обычно, явился секретарь партбюро паровозных бригад Александр Михайлович Бубнов. В течение многих лет работы на транспорте он привык приходить в цех раньше смены. На этот раз привычка Александра Михайловича оказалась как нельзя кстати. Не успел он дослушать радиосводку, как совсем рядом раздался оглушительный удар. Здание захо-
дило ходуном, зазвенели выбитые стекла. Бубнова привел в себя чей-то крик.

Выскочив наружу, он увидел на путях нескольких рабочих. Бомба попала в один из цехов. Он весь был завален обломками крыши. Станки, пол, стены покрылись густой красновато-серой пылью. Кто-то обнаружил тело убитого машиниста В. И. Угловского. Потом нашли под обломками работника депо В. Аполлонова — ему оторвало ногу.

Секретарь партбюро бросился к телефону, вызвал врачебную помощь. Взгляд его упал на часы. Сейчас придет смена. Собрав оказавшихся под рукой людей, Бубнов занялся расчисткой рабочих мест. Вот и восемь. Собиралась встревоженная смена. Узнав о несчастье, рабочие бросились помогать Бубнову, и через 20 минут цех приступил к обычной работе. В восемь тридцать уже поставили на промывку очередной паровоз.

Это было боевое крещение узла. И первые жертвы. Одиночные налеты врага, правда, бывали и прежде, но не причиняли сколько-нибудь существенного ущерба. Бологовский узел находился еще в глубоком тылу, и никому не приходило в голову, что фронт может подойти вплотную.

Возвращаясь вечером домой, Бубнов с особенной тревогой поглядывал вокруг на вереницы вагонов, скопившихся на путях. Кто знает, какие грузы скрываются под пломбами? Хотя это и не имеет прямого отношения к служебным обязанностям Бубнова, но завтра необходимо самым серьезным образом обсудить вопрос о разгрузке узла.

Нового налета не было ни ночью, ни на следующий день. Это успокоило тех, кто еще не избавился от беспечности мирного времени. К сожалению, среди них был и начальник станции. Но через день, снова около семи часов утра, вражеские самолеты опять прорвались к узлу и сбросили бомбы. Пострадало несколько паровозов и вагонов.

Петра Ниловича Степанова этот налет застал в депо. Подобно Бубнову, он пришел часа за полтора до смены, чтобы почитать газеты, послушать радио, поговорить с товарищами, заранее порасспросить машинистов о ставящихся на ремонт

паровозах. Было минут двадцать восьмого. Разговорившись с машинистом, командированным с Сибирской дороги, Петр Нилович узнал, что он встречал Сергея Мироновича Кирова, и сам, необычайно оживившись, стал рассказывать о своих встречах с Миронычем.

Увлекшись разговором, Степанов и его собеседник не услышали свиста бомб. Вдруг неподалеку загрохотало, дрогнуло здание, воздушной волной взметнуло к потолку занавески в выбитых накануне окнах. Все в помещении замерли. И в напряженной тишине еще оглушительнее прозвучал второй удар. Степанов выбежал наружу.

Метрах в тридцати пяти от депо над расщепленным краем грузовой платформы поднималось густое черное облако. Ударило где-то за нефтяными баками, но они были уже давно опорожнены. Степанов это знал. Пламя занялось где-то за ними, видимо, в городе. А над путями оно взметнулось сразу высоким желтоватым фонтаном и показалось над стоящими около угольной эстакады платформами, груженными лесом.

Люди настороженно смотрели в небо, ожидая новых бомб. Но шестерка вражеских самолетов, разделившись на два звена, уже удалялась. Послышались новые разрывы, сначала редкие, потом более частые, нарастающие.

— Зенитки! — крикнул кто-то. — Откуда их столько взялось вдруг? — удивился Степанов.

Внезапно что-то с резким свистом пронеслось мимо и со страшной силой ударило в стену депо.

— Снаряды рвутся в вагонах! — раздался чей-то голос.

«Так оно и есть», — понял Степанов и бросился обратно в дежурку. Осколки колотили по двери градом, а один из них вонзился в филенку, расщепив ее. Все-таки Степанов приоткрыл дверь и в узкую щель выглянул наружу. Зарево разрасталось. Густели столбы черного дыма над путями. Канонада становилась все сильнее.

Степанова пронзила мысль: а что если пожар перекинется к соседнему посту, где особенно много вагонов с огнеопасным грузом? Вдруг что-то грузное, влетев в окно, грохнулось об пол. Кто-то вскрикнул. Посреди дежурки, тускло поблескивая, лежал артиллерийский снаряд Но он не взорвался.

Петр Нилович бросился к телефону. Телефонистка ответила сразу. Он узнал голос Александровой, молодой женщины, несколько лет назад выдвинутой на эту работу из сезонниц.

— Любовь Ивановна, что у вас?

— У нас ничего особенного. Мне ничего не видно...

Степанову было приятно услышать спокойный голос телефонистки. Он попросил соединить его с одним номером, затем с другим, третьим. Никто не отвечал. Значит, все уже на путях. Взглянув в окно, Петр Нилович увидел совсем рядом горящий

вагон, груженный смолой и толем. Еще секунда, и искры зажгли не защищенные стеклами занавески, загорелся чердак. Все бросились туда и стали ломать крышу. Огонь сбили быстро. Петр Нилович вдруг услышал голос со стороны поворотного круга. Не раздумывая, он вылез в окно и увидел трех человек. Одного он узнал. Это был начальник соседнего депо.

— Товарищ! — бросился к ним Степанов. — Помогите тушить вагон с толем! И вон те восемь вагонов под угольной эстакадой давайте вывезем. Если их не оттащим, беда будет!

Но куда отводить вагоны и как? За эстакадой в направлении станции — все в огне. Горит даже земля — воспламенилась разлившаяся нефть. Пылает головная часть состава с лесом на платформах. Уже занимается от пожара порожняк, и вот-вот огонь подберется к восьми вагонам со взрывчаткой...

Остается одно: оттаскивать вагоны через поворотный круг. Приняв такое решение, Петр Нилович, не обращая внимания на свистящие вокруг осколки, бросился к кругу. Рабочего, управляющего им, на месте не оказалось.

Петр Нилович проработал на транспорте три десятка лет, но ему ни разу не доводилось самому поворачивать круг. Повозившись две-три минуты, он овладел механизмом. Осталось найти паровоз. Степанов заметил за депо маленький резервный паровозик под парами. Кинулся к нему. Вновь перевел круг и подвел паровоз к вагонам, но тендер оказался без стяжек. Пришлось воспользоваться цепью. Оторвав большегрузные вагоны от горящего состава, Степанов оттащил их от огня. Но паровозик быстро выдохся и беспомощно забуксовал. Стали наспех заправлять его топку досками, щепой, всем, что нашлось под руками. Но ждать было некогда.

Степанов увидел большую группу красноармейцев, бежавших навстречу. Остановив командира, мастер объяснил ему положение. Лейтенант энергично взялся за дело. Подталкиваемые десятками рук вагоны один за другим въезжали на круг, а Петр Нилович направлял их на свободный путь. Ежесекундно опасный груз мог взорваться и уничтожить все вокруг. Но Степанов и его помощники мужественно делали свое дело. Когда последний вагон благополучно прокатился через круг, Петр Нилович вздохнул с облегчением.

Неподалеку горела пескоподача. Около нее осталось еще несколько горящих вагонов с лесоматериалами, а под самой эстакадой стоял паровоз, на который никто в суматохе не обратил внимания. На одной из платформ Степанов увидел ведра, лопаты, фонари, доски — военное имущество.

— Давайте, товарищи, вытащим!

Бойцы и железнодорожники, среди которых выделялся огромным ростом котельный мастер П. Иванов, бросились к ва-

гонам. Сбрасывали горящие бревна и доски, лезли под вагоны, в нестерпимом жару расцепляли платформы.

— А паровоз? — крикнул кто-то.

И два человека тотчас вскочили в будку машины. За машиниста встал диспетчер Суханов, его помощником — заместитель начальника станции Ширалев. Застигнутый первыми взрывами у дверей конторы, отброшенный воздушной волной под вагон, он разыскал Суханова и вместе с ним успел уже сделать на других паровозах несколько рейсов, вывез из опасной зоны не один десяток вагонов. После этого они прибежали к пескопо-
даче и вместе с другими занялись откаткой вагонов вручную.

— Стрелку делай! — крикнул Ширалеву Суханов. Но его голос потонул в грохоте обвала: рухнула горящая эстакада. Ширалев видел только, как двигались запекшиеся почерневшие губы товарища. Но он понял. Спрыгнув на землю, усыпанную горящими обломками, он кинулся к стрелке, схватился за рычаг и... отдернул руку: стрелка накалилась так, что ладонь чуть не припеклась к рукоятке. Прикрыв руку полой шинели, Ширалев дернул рычаг вторично. Но стрелка не слушалась.

— Не подходит перо, Михаил Тихонович! — крикнул Ширалев.

— Ничего, проскочим с налета. Как-нибудь сделай!

Изо всех сил ударив ногой по балансу, Ширалев бегом бросился к паровозу. Поперек пути нависла с крыши горящая балка. Паровоз с ходу врезался в нее. Она затрещала, увлекая за собой другие балки. Огненным обвалом рухнули бревна, стропила, осыпали искрами паровоз. Но все же он проскочил стрелку и через несколько минут был вне опасности.

Ширалев и Суханов вернулись и стали помогать красноармейцам оттаскивать вручную вагоны и платформы.

Бежавший по путям Степанов столкнулся с незнакомым человеком.

— Вы кто? — остановил тот Петра Ниловича.

— Степанов, дежурный по депо.

— А я Даниленко, уполномоченный по дороге. Кто тут у вас есть из старших?

— Здесь никого. Все в том конце.

Они пошли в дежурку к телефону. Там еще заливали тлеющий чердак. Уполномоченный созвонился с соседним депо. Немедленно оттуда выслали паровоз и увезли четырехосные вагоны с важным грузом.

Стемнело. Пламя пожаров окрасило облака. Не стихал грохот разрывов, непрерывно свистели, визжали, ударялись о рельсы и вагоны осколки. Но на всех путях бесстрашно работали люди.

Степанов направился к стоящему неподалеку паровозу, поднял на нем пары, подвел машину к горящему кругляку и стал

рассредоточивать платформы, поливая из паровозного шланга пламя, полыхавшее на пропитанной нефтью земле.

* * *

Для начальника вагоноремонтного пункта Георгия Цыбулько аврал начался за двое суток до того. Пришлось провести в цехе два дня и две ночи, исправляя многочисленные мелкие, но существенные повреждения, урывая лишь минуты для еды и дремоты где-нибудь в уголке. Смертельно утомленный Цыбулько вечером собрался домой. Усталой походкой шел он вдоль вагонов. Вот контора прибытия — полпути до дома. Еще немного, и он увидит жену и дочь, отдохнет... Но вдруг засвистели бомбы. Упругая волна горячего воздуха швырнула Георгия, оглушила его. Лишь спустя несколько секунд он вновь услышал грохот, пальбу и женский крик:

— Спасайтесь! Снаряды рвутся!

Крупный осколок ударился о рельс совсем рядом. Первым движением его было вскочить, но он сдержал себя.

Вдруг Цыбулько заметил человека в военной форме. Тот бесстрашно бежал по путям. Вот он появился у паровоза, видимо разыскивая машиниста. Цыбулько пополз по канаве. Добравшись до ближайшего паровоза (это оказался ФД), спрятался за ним от осколков. Окликнул бригаду, никто не ответил. Военный тоже куда-то исчез. Разрывы все нарастали, а огонь по земле подбирался все ближе и ближе.

Георгий вскарабкался на паровоз. Машина стояла под парами, но бригады не было.

Цыбулько приходилось ездить только на паровозах старых систем, сложное управление ФД было ему незнакомо, однако понемногу он разобрался, и через минуту паровоз сдвинулся с места.

Георгий подвел ФД к ближайшим цистернам, соскочил на землю и сцепил их с паровозом. Затем перевел стрелку и откатил в безопасное место 40 или 50 огромных светло-желтых резервуаров, наполненных авиационным бензином.

Вдруг Цыбулько услышал женский голос. Он обернулся. Девушка в красной фуражке дежурного по станции, уцепившись за поручни, стояла на лесенке паровоза и кричала ему:

— Раненых надо вывозить! Вон, два состава!

Цыбулько направил паровоз к составам. Они стояли совсем близко от горящих вагонов...

Прицепив состав к паровозу, Георгий повел его на главный путь к мосту. Вернувшись, взял второй состав с ранеными. Некоторые из них, успев выбраться из теплушек, уже отползали к болоту. Секретарь комсомольского комитета Марина Старосельская, весовщица Катя Андреева и другие дружинницы-са-

нитарки, забыв об опасности, оказывали помощь раненым. Цыбульке со своей помощницей увез и этот состав.

В это время на паровозе отказал инжектор. Вновь пришлось пустить в ход всю смекалку и слесарный опыт. Паровоз опять двинулся, и Цыбулько отвез в безопасное место еще десятки вагонов и цистерн. Взрывы между тем прекратились.

Проездив на паровозе до рассвета, он вновь направился к себе в вагонный цех. Повреждений в цехе не было, но работы оказалось много. В общей сложности Цыбулько проработал без отдыха четверо суток...

* * *

...С берега озера прибывали все новые группы людей с лопатами, топорами, кирками. Часть их помогала рыть канавы, другие вручную откатывали последние оставшиеся на этом участке вагоны и цистерны, к которым уже не могли подойти паровозы. Десятки рук подхватывали тяжелые вагоны, и они медленно катились от пожарища.

Неподалеку пылало деревянное здание товарной конторы. В середине его остались невредимыми шесть большегрузных вагонов-ледников, вывезти которые не было возможности. Решили разгрузить их, пока прибывшая пожарная команда боролась с огнем. Сбили пломбы с вагонов. Образовав живой конвейер, принялись за разгрузку. Какой-то смельчак между тем, вбежав в горящее здание конторы, нашел там пожарный рукав, открыл воду и стал бить по пламени изнутри. Другие оттаскивали в

Заместитель начальника службы пути Г. П. Рукша.

Начальник вагоноремонтного пункта Г. Г. Цыбулько.

сторону сотни бревен и досок с соседнего лесного склада. И склад, и контору отстояли.

* * *

В одной из самых опасных точек на узле оказался старший стрелочник Дмитрий Федорович Богатырев. Бомба, упавшая на его участке, угодила в цистерну. Огромное желтое пламя взметнулось над ней, стремительно гоня перед собой горячую волну воздуха. От воспламенившейся на путях нефти стали взрываться соседние цистерны. Взрывные волны срывали с вагонов крыши, выворачивали двери.

Нервы двух помощниц Богатырева не выдержали, и они бросились к болоту. Стрелочник остался один. Маленький, щуплый, он с удивительным спокойствием делал свое дело. Ему было около сорока пяти лет. Пришел на железную дорогу в 1922 году из деревни. Был чернорабочим, грузчиком, а стрелками своего 10-го поста заведовал бессменно уже пятнадцатый год.

Когда Дмитрий Федорович услышал стоны раненых, пытающихся выбраться из санитарного состава и ползущих по пути, у него, как он сам говорил потом, «закаменело сердце». Появившийся Кудрявцев велел ему перевести стрелку, чтобы пропустить подъехавший паровоз. На нем Богатырев увидел бойцов истребительного батальона — слесаря Богданова и торгового работника Дашкевича. Богданов когда-то работал помощником машиниста и теперь волей обстоятельств оказался у реверса. Забрав один из составов, они уехали. Стали подъезжать новые паровозы. Надо было каждому дать возможность подойти к составам, но это удавалось только после сложных маневров. Богатырев действовал один, без помощников. Ему приходилось, не считаясь с опасностью, метаться между шестью ручными стрелками. Паровозы не были им задержаны ни на минуту, и меньше чем за полтора часа все пути поста были освобождены от вагонов.

— Молодец, Дмитрий Федорович! — крикнул кто-то с паровоза, увозившего последний состав. Он успел заметить, что это паровоз ИС, а на площадке вагона увидел маневрового диспетчера Фому Сытова.

— За главного еду, на сто пятьдесят осей один! — крикнул Сытов и исчез в дыму...

* * *

Когда началась бомбежка, машинист Михаил Тулин только что прибыл из поездки. Помощник и кочегар ушли, а он задержался на паровозе. Внезапным взрывом его сбросило на пути. Ошеломленный Тулин, лежа на спине, заметил уходящие само-

леты. Град осколков заставил его спрятаться за паровоз. Поняв, наконец, что происходит, Тулин побежал на контрольный пункт. Там его встретил дежурный Митрофанов.

— Давай мне помощника и кочегара, одному не управиться,— сказал Тулин.

— Сейчас подошлю, иди.

Через несколько минут на паровоз поднялся помощник. Митрофанов сам перевел стрелки, и Тулин быстро вывел первый состав.

Чтобы скорее вернуться обратно, пересели на другой паровоз, стоявший на соседнем свободном пути. Подъехали к новому составу, но подойти вплотную мешала автоматическая стрелка. Своими силами ее никак не удавалось перевести. К Тулину подбежал полковник.

— Немедленно вытащите эти вагоны, товарищ машинист!

— Стрелка-то... Видите? Только болты срубить остается. Иначе не проедем.

— Рубите, я отвечаю!

Тулин схватил молоток и зубило. На помощь ему подбежал машинист с другого паровоза. Вместе они срубили болты, перевели стрелку и, не теряя ни секунды, увезли большой состав в полторы сотни осей. После этого вывели из огня еще пять составов поменьше, вручную подкатывая и присоединяя к ним вагоны, стоящие в одиночку. У одного из таких вагонов дымилась крыша. Тулин бросился к полковнику.

— Товарищ полковник, как бы беды не получилось. Осмотрите вагон. Что в нем?

Оторвали доски и увидели ящики с патронами.

Тулин, подбежав к ближайшему паровозу, схватил пожарный рукав,

Инженер дистанции пути А. А. Рощупкин.

Инженер дистанции пути А. М. Удальцов.

привернул гайку, подогнал паровоз поближе к вагону и погасил тлеющую крышу. Его ФД между тем кто-то уже угнал. Пришлось сесть на новый паровоз.

Ведя последний состав, Тулин увидел огонь прямо перед паровозом, на самом пути. Прибавив скорость, он ринулся сквозь пламя. Трещали пылающие доски, дым и искры от горящих шпал вихрем вырывались из-под колес. Но смелый маневр удался: последние вагоны с 5-го поста были вывезены.

Еще долизывало пламя черные скелеты вагонов и цистерн, еще рвались патроны, а путейцы во главе с начальником дистанции коммунистом Иваном Максимовичем Сычевым, заместителем начальника станции Вальковым и инженером А. А. Рощупкиным уже исправляли повреждения. Им помогали сотни людей. Убирали, стаскивали в кучи обгоревшие, тлеющие шпалы, скрюченные, согнутые, еще горячие рельсы и швеллеры. Засыпали воронки от бомб. Выравнивали, настилали, восстанавливали путь.

Главный путь уже был восстановлен, и по нему загрохотали поезда, везущие к фронту людей, снаряжение, боеприпасы. Тридцать пять минут потребовалось для этого людям узла. Всего-навсего! А через 3 часа уже были восстановлены все основные пути...

На другой день в 9 часов утра фашистские самолеты снова прорвались и сбросили бомбы. Узлу они не причинили большого вреда, но попали в стоящий у вокзала пассажирский состав с эвакуированными детьми...

Появились гитлеровцы и в следующую ночь. Зажигательная бомба попала в угольную эстакаду. Бывший неподалеку Михаил Тулин, паровоз которого встал на промывку, схватил пожарный рукав и стал заливать пламя. От паровозного кипятка медный брандспойт разогрелся так, что нельзя было его держать в руках. Тулин обернул его паклей. Отстояли и эстакаду, и уголь.

* * *

Выехав для ремонта путей на 6-й километр, бригада, в которую входил рабочий Гавриил Филиппович Гавриленко, обнаружила на путях неразорвавшуюся фугасную бомбу. Бригадир вызвал по селектору саперов, но они были заняты в другом месте и могли прибыть только через 4 часа. Не убрав бомбы, нельзя было ремонтировать путь. Тогда силач Гавриленко, взяв веревку, осторожно и прочно обвязал бомбу и вместе с десятником Орловым оттащил ее в болото.

* * *

...Георгий Цыбулько шел к семье, которая, как только начались бомбежки, переселилась в ближнюю деревню. Уже стем-

нело, но у края горизонта еще теплилась светлая полоса, а на ее фоне молодой инженер заметил в отдалении две фигуры, склонившиеся над рельсами. Думая, что это работают обходчики, он спокойно приближался к ним. Темнота сгущалась. Чуткое ухо Цыбулько различило звук камешков, скатывающихся по насыпи, и осторожное звяканье лопаты. Это заставило его замереть на месте.

Не диверсанты ли? Что предпринять? Рядом, в полукилометре, стоят зенитчики. Надо позвать их. Но если уже подложена под рельсы мина, и через какую-нибудь минуту пойдет поезд?

Ветер донес ясно различимые слова:

— Ты стой здесь, а я на тот сектор.

Сектор? Конечно, это не обходчики! И Цыбулько, стараясь не шуметь, бросился бегом к зенитной батарее. Тотчас лейтенант и восемь бойцов отправились с ним. Кто-то из бойцов, подавая условный знак, крякнул уткой. Другой ответил. Потом раздался крик и один за другим револьверные выстрелы. В ответ грохнула винтовка. Кто-то застонал.

Через несколько минут Цыбулько увидел диверсантов в палатке при мигающем свете коптилки. Один, с реденькой бородкой, был обут в лапти и старые онучи, каких наши крестьяне не носили уже много лет. Домотканые штаны, пестрядинная рубаха — все отдавало дешевой бутафорией. При аресте «мужичок» был ранен. На рубахе выступила кровь. Лейтенант разглядывал отобранный у него документ: справку об эвакуации из колхоза «Красный путь» и о направлении на работу в город Киров со всеми надлежащими подписями и печатями. Это была ловко сфабрикованная фальшивка. Другой бандит — мускулистый, здоровый, с широким лицом и квадратным подбородком — был одет под «пролетария»: брюки, заправленные в сапоги, вышитая косоворотка, кепка.

У диверсантов отобрали два револьвера «Штейер», ножи, запас продуктов, а в промасленной тряпице нашли пачку советских денег. Изъяли у них и два продолговатых ящика с запальным шнуром. Один они успели заложить под рельсы.

Прибывший через несколько минут работник особого отдела, только взглянув на пойманных, усмехнулся:

— Попались-таки! Давно вас, голубчиков, ищем...

* * *

Вражеские самолеты настигли в пути поезд, который вел Василий Иванович Иванов. Сколько раз это случалось! Высунувшись из будки, он внимательно следил за действиями фашистов. «Голова, как на шарнирах», — рассказывал он потом.

Резкий рывок вперед, и бомбы падают позади состава. Так же резко «стоп» — разворочен путь впереди, но паровоз невредим. Однажды, попав в такую переделку, Василий Иванович самостоятельно, силами поездной бригады, починил при свете вражеских осветительных ракет путь и двинулся дальше, к фронту.

На этот раз Иванов выпустил густую дымовую завесу. Бомбы упали рядом. Огромными комьями глины лишь кое-где смяло обшивку паровоза. Машинист благополучно привел состав к месту назначения.

ВСПОМИНАЯ МИНУВШЕЕ

С. И. Александрова-Шваренко,

машинист депо Медведево

Июньский день 1941 года. Вдруг по радио на все Бологое голос диктора: война! Скоро начались налеты, бомбежки, обстрелы. Наша Октябрьская дорога стала фронтовой.

Помню июль, свое первое боевое крещение. Только что вернулись из поездки, стояли на экипировочной канаве депо. Вдруг налет: 78 самолетов обрушили свой смертоносный груз на станцию. На моих глазах бежавшему в убежище локомотивному диспетчеру В. И. Егорову оторвало осколком бомбы ногу, а те, кто был в то время в убежище, остались там навсегда...

Я прижалась к своему паровозу С-203, точно он был живой. Уже потом поняла, что его железное тело спасло мне жизнь.

В августе 1941 года меня с пассажирских перевели на товарные поезда — не хватало паровозных бригад. Послали помощником к машинисту Василию Красножеву, кочегаром была у нас Клава Комиссарова.

Как сейчас помню: в десять тридцать мы должны были взять на станции Бушевец состав с боеприпасами и горючим и следовать до станции Старая Русса. Но, не успев еще отправиться, попали под бомбежку. Бомбили наш поезд всю дорогу. Василий Кирсанович все спрашивал:

— Ну, что, Сонюшка, не страшно?

Мы с Клавой отвечали шуткой:

— Раз поем, значит, не страшно!

И вот снова утро, а мы проехали только полпути — прибыли на станцию Лычково. Все пути заняты эшелонами. Остановились, чтобы набрать воды. Как всегда, спустилась с паровоза осмотреть и подтя-

нуть движущиеся части. И вдруг — знакомый, раздирающий душу вой. Ровным строем выплыли из-за леса вражеские самолеты. Вскочила на паровоз предупредить бригаду о налете, но там уже никого не было. В этот момент услышала слова машиниста:

— Соня, прячься за состав, хоть пули не достанут!

Посыпались бомбы. Оглушительные взрывы, крики людей. Я упала от толчка в плечо, вскочила, в глазах все закружилось. Увидела недалеко своего машиниста и побежала к нему. Он лежал израненный, с окровавленным лицом. Только и сказал:

— Прощай, соловушка...

Его подобрали санитары. Рядом лежали мертвые машинист Михаил Петров и его помощник.

А бомбежка продолжалась...

Я уже не чувствовала боли в раненом плече. Увидела вдруг, что в нашем составе горит цистерна. Мне стало страшно: ведь в вагонах были снаряды.

Бросилась отцеплять цистерну. На помощь подоспел поездной мастер Жуков. Вскочила на паровоз, за мною Клава. Несмотря на бомбежку, отбросили на запасной путь горящую цистерну, затем подъехали к своему эшелону, сцепили его с другим составом и выехали на перегон. Так нам с подружкой удалось спасти два состава.

Потом меня забрали в госпиталь, извлекли из раны осколки. Вскоре вернулась в свою бригаду.

В 1942 году получила права для управления паровозом. Помню, как вела состав с танками и людьми. Около станции Баталино (участок Медведево—Осташков) появились самолеты врага. Нарушая правила движения, остановила поезд в лесной выемке, не доехав до станции. Самолеты бомбили Баталино, а мы остались незамеченными. Командир эшелона подарил мне свои карманные часы «ЗИМ», поблагодарил за находчивость.

Подобных случаев было много.

Помню станцию Черный Дор. Ночь. Страшный налет. Сколько раз пришлось выезжать на перегон, маневрировать, спасать груз. Нельзя сказать, что мне не было страшно. Но когда ведешь под огнем состав, в котором несколько сот людей, то думаешь не о себе, а о том, как их спасти...

Многое можно вспомнить — война навсегда осталась в нашей памяти. Бывало, что по 80 часов не оставляла паровоз. За труд в те тяжелые для всех нас годы меня наградили орденом Красной Звезды.

НА ПУТЕЙСКИХ ДИСТАНЦИЯХ

Г. И. Шабалин,

заместитель начальника Кабожской и Спировской дистанций пути

Война застала меня на Западной железной дороге, на станции Мещерская. Там стояла машинно-путевая станция, где я проходил преддипломную практику. Почти сразу же были прекращены работы по реконструкции пути, и мне пришлось с основной путевой колонной переехать на железнодорожный узел Вязьма.

Учился я тогда в железнодорожном институте, и очень хотелось мне уйти на фронт. Но нас, старшекурсников, решили направить в Военно-транспортную академию для ускоренного выпуска. Я попал во второй набор, и наша группа в один из летних дней оказалась в военкомате, готовясь к отправке.

Обстоятельства, однако, сложились иначе. Военком объявил нам: по приказу наркома обороны и НКПС откомандирование в Военную академию отменяется до особого распоряжения.

Срочно нужно было наверстывать упущенное в учебе, спешно готовиться к дипломному проектированию. Выручила молодость: мы сидели над книгами ночи напролет и в октябре 1942 защитили дипломные проекты.

Мое желание работать на прифронтовой Октябрьской магистрали было удовлетворено, и я получил назначение на должность заместителя начальника дистанции пути в Бологое. Жена (студентка того же института) и мать поехали вместе со мной.

В Бологом я пришел в сектор руководящих кадров филиала управления дороги к И. В. Кокурину.

— Хотите работать инженером на вновь организуемой дистанции пути в Кабоже? — спросил он меня и подошел к карте, чтобы указать

место предполагаемой работы. Но Кабожи на карте не оказалось, и Кокурин ткнул пальцем где-то между Хвойной и Пестовом.

И вот, измученные переездами на «перекладных», добрались мы, наконец, до места назначения. В пакете за пятью печатями, полученном в Бологом, находился приказ, которым назначались: я — инженером Кабожской дистанции, ее начальником — И. С. Киркицкий, а его заместителем — И. Н. Николаев. Таким образом, мне предстояло начинать работу в путевом хозяйстве, что называется, с «нулевого цикла», причем на линии Кабожа—Подборовье, которая была построена железнодорожными войсками зимой, в весьма сжатые сроки, по техническим условиям военного времени. Несмотря на это, коллективу дистанции никто скидок не делал.

Работать было трудно. Отсутствовали жилье, служебно-технические здания, не хватало рабочих, бригадиров и дорожных мастеров. Нужно отдать должное И. С. Киркицкому (ныне он пенсионер), этому волевому, подтянутому и инициативному командиру. В то тяжелое время он сумел быстро организовать хозяйство дистанции, скомплектовать кадры. Ему немало помогал его заместитель по политчасти В. М. Прокофьев — душевный, веселый человек, часто навещавший бригады и цехи дистанции. Впоследствии он погиб в боях под Синявином.

Киркицкий был требовательный и строгий начальник, не терпел ссылок на незнание или неопытность. Мне приходилось поэтому на ходу все осваивать, набираться уменья, учиться у опытных путейцев.

Нас не пугали ни атаки фашистских самолетов, ни житейские трудности. В бригадах, как правило, были лишь женщины и подростки. Жили либо в товарных вагонах-теплушках, либо в наспех построенных помещениях.

Навсегда запомнились мне люди нашего коллектива, в частности плотники братья Цветковы — Федор и Николай. Как сейчас вижу старшего из них, Федора Ивановича, стоящего у поваленного дерева, задумчиво крутящего ус и размышляющего, как поэкономнее разделать «хлыст». Настоящий был умелец, у него ничего не пропадало, все использовалось для дела.

Умельцами были и бригадиры пути С. К. Иванов, Я. И. Крылов, Н. С. Цветков, П. Я. Крючков, дорожные мастера А. И. Лермонтов, А. М. Титов, Н. И. Маломальский, И. И. Долотов, П. М. Иванов (ныне покойный), А. И. Фалеев, Н. А. Вертиков. Это их неустанным трудом линия Кабожа — Подборовье — недостроенная, с рельсами различного типа и длины, с временными искусственными сооружениями — обеспечивала бесперебойное движение поездов.

Разумеется, никаких материалов для ремонта верхнего строения пути мы тогда не получали. Шпалы, брусья изыскива-

Спировская дистанция. Идет ремонт пути.

лись на месте, многое изготовлялось или переделывалось (речь идет о болтах, костылях, подкладках). Большую роль в этом играли только что организованные дистанционные мастерские, которыми заведовал И. Г. Липицкий.

Так, в тревогах и хлопотах, шло время, и наступил 1943 год. После победы у Сталинграда настроение у всех было приподнятое, работалось лучше.

Новый год встречал с семьей. Мать с женой наменяли котелок картошки, из столовой принесли «черных щей» (такие давались по одной тарелке на человека), руководство дистанции добыло по бутылке вина на каждого работника — чем не праздник! Посидели за столом, помечтали, что все будет хорошо, появится у нас малыш (в марте 1943 года родилась дочь), успешно закончится война (в победу мы верили всегда, даже в самую тяжелую пору), заживем по-мирному...

В феврале 1944 года меня вызвали в управление дороги — с Ленинградом только что установили железнодорожное сообщение через Окуловку—Неболчи—Будогощь—Мгу. Предложили перейти работать на главную линию Москва — Ленинград в Окуловку на должность заместителя начальника дистанции.

Вскоре мы всей семьей переехали туда. Здесь мне довелось трудиться на военной новостройке — на линии Окуловка — Неболчи. Часто выезжал с восстановительным поездом на разбитые вражескими бомбами участки.

Состояние пути на участке Окуловка — Неболчи требовало неустанных забот: наспех сооруженное в зимних условиях земляное полотно весной во многих местах деформировалось. Временные мосты и трубы, построенные из сырой древесины, нуждались в постоянном уходе. Особенно тревожила нас 40-метровая деревянная эстакада на перегоне Перница — Неболчи. Ее путь требовал беспрерывного исправления. Много труда затратили на содержание этого сооружения мостовики под руководством мастера Н. М. Михайлова.

Пристального внимания и неустанных забот требовало все верхнее строение пути. Оно представляло собой путевую решетку из рубок разной длины и типов, с разнотипными накладками и подкладками (а то и без подкладок), на деревянных непропитанных шпалах и мелком песчаном балласте. Все это усугублялось большим количеством кривых. Каждый день приходилось проезжать с осмотром весь участок. Бывало, в 6 утра отправляешься на линию, а возвращаешься с грузовым поездом глубокой ночью, так что дочь видел только спящей.

Особенно много было работы на участке весной, когда разжижался балласт и появлялись просадки земляного полотна, слитые зазоры. Людей не хватало, а те, что работали, были истощены. Но путейцы не поддавались унынию, трудились, не жалея себя, отдавали делу все силы. Нельзя не упомянуть добрым словом дорожных мастеров В. С. Бережкова, П. Ф. Федорова, П. В. Мишукова, П. Д. Иванова, Н. И. Иванова. Старшим дорожным мастером работал тогда В. А. Когрин (ныне покойный). Заместителями начальника дистанции, кроме меня, были А. А. Александров и А. Н. Лашков.

Недолго мне пришлось работать в этом коллективе. Вскоре я был назначен первым заместителем начальника Спировской дистанции пути. Выезжая на новое место, я, признаться, сильно волновался: дистанция обслуживала только главный ход, где поезда следовали с максимальной скоростью, да и новый мой начальник Иван Алексеевич Обысов, по слухам, был человеком с крутым характером. Каково мне будет работать с ним, думал я, ведь опыта у меня немного, а спрос, я знал, предъявят по большому счету.

В кабинете начальника дистанции на меня строго и испытующе посмотрел из-под насупленных рыжих бровей плотный человек с начисто выбритой головой, одетый в хорошо пригнанный форменный китель с погонами директор-подполковника (на железнодорожном транспорте только что ввели новую форму). Это и был Обысов, с которым мне впоследствии пришлось проработать совместно не один год и многому у него научиться.

Иван Алексеевич был незаурядным командиром. Член партии с 1919 года, практик-самородок, он благодаря своим спо-

Группа путейцев Спировской дистанции. В центре сидит Г. И. Шабалин.

собностям и волевому характеру прошел путь от простого рабочего до начальника крупной дистанции. Перед самым моим приездом Обысов перенес тяжелую болезнь и операцию. Но, едва оправившись, снова появился на путейских околотках и в бригадах. Всегда подтянутый, требовательный к себе и к другим, он являл собой пример дисциплинированности, четкости в работе.

Знакомил меня с дистанцией сам Обысов. Хозяйство и людей он знал превосходно, изучил каждого, и это помогало ему правильно расставлять работников. Обысов заботился об улучшении условий труда и быта путейцев. Подсобное хозяйство дистанции позволяло обеспечивать дополнительным питанием по талонам особо нуждающихся рабочих и служащих. А картофель, капуста, огурцы были всегда. Каждой весной рабочие получали рассаду для личных огородов.

После ознакомления с хозяйством и людьми я начал понемногу втягиваться в самостоятельную работу, именно в самостоятельную, так как начальник дистанции не любил опекунства и «вождения за руку», а предоставлял самому разбираться в делах и принимать решения. Вместе с тем я чувствовал, что он держит мои действия под наблюдением и в нужных случаях тактично поправлял меня.

На этой дистанции работалось более или менее спокойно: фашистские самолеты сюда не долетали. Мы настойчиво

боролись за качество и культуру в труде, как говорят, «шлифовали» путь. Состав рабочих, путевых обходчиков, бригадиров и мастеров был постоянный, кадровый. Во многих бригадах и околотках работали настоящие умельцы, целые династии путейцев.

Хотя нехватка материалов верхнего строения пути была и здесь велика и старые запасы даже у такого рачительного хозяина, как Обысов, иссякли, стальные километры содержались образцово. Достаточно сказать, что в одну осень мы получили общую оценку состояния пути в 0,4 балла, а многие бригады и околотки добились высшего балла — нулевого.

Годы работы на Спировской дистанции завершили мое профессиональное обучение командира-путейца. Вечно буду благодарен дорожным мастерам, которые работали в то время со мной. Своей смекалкой они помогали преодолевать трудности военного времени, совершенствовали технологию текущего содержания и ремонта пути. Это были Георгий Петрович Новиков, человек интересной судьбы, участник русско-японской войны, матрос с крейсера «Варяг», интернированный вместе с товарищами в Америку и вернувшийся на Родину после заключения мира, Александр Васильевич Потапов, потомственный путеец (на этой же дистанции до 70 лет работал дорожным мастером его отец), и другие.

Главной силой дистанции были сплоченность коллектива, постоянный трудовой подъем ее людей. Эти качества, достигнутые умелой партийно-политической, воспитательной работой, обеспечивали успешное выполнение любого задания.

НА ПОДМОСКОВНОМ УЧАСТКЕ

Поздняя осень 1941-го. Враг рвется к Москве. Фашисты в Торжке, срочно эвакуируется Калинин. Поезда идут с интервалом 3—5 километров. Наконец, до Клина подвижной состав на станциях был убран.

Началась эвакуация Клина. От Крюкова до Химок оставался один главный путь, рельсы со второго сняты, частью подорваны. По 18—20 часов в сутки трудились железнодорожники, чтобы ничего ценного не оставить врагу.

Недолго гитлеровцы хозяйничали в Подмосковье. В декабре началось мощное наступление наших войск: 8-го освободили Крюково, 11-го — Подсолнечное. Сразу встал вопрос о восстановлении Московского, Клинского и Калининского участков пути. А работы предстояли немалые — стрелки подорваны, станционные здания сожжены. И все же в короткий срок открыли двухпутное движение до Сходни, а вскоре и до Крюкова.

14 декабря был освобожден Клин. И здесь страшная картина разрушений: водонапорная башня

П. Г. Ананьев,
заместитель начальника
Московского ВЭО

взорвана, многие здания сожжены, вокзал полуразрушен. Такое хозяйство досталось начальнику станции Малышеву. Первое время паровозы брали воду в Подсолнечной и Решетникове.

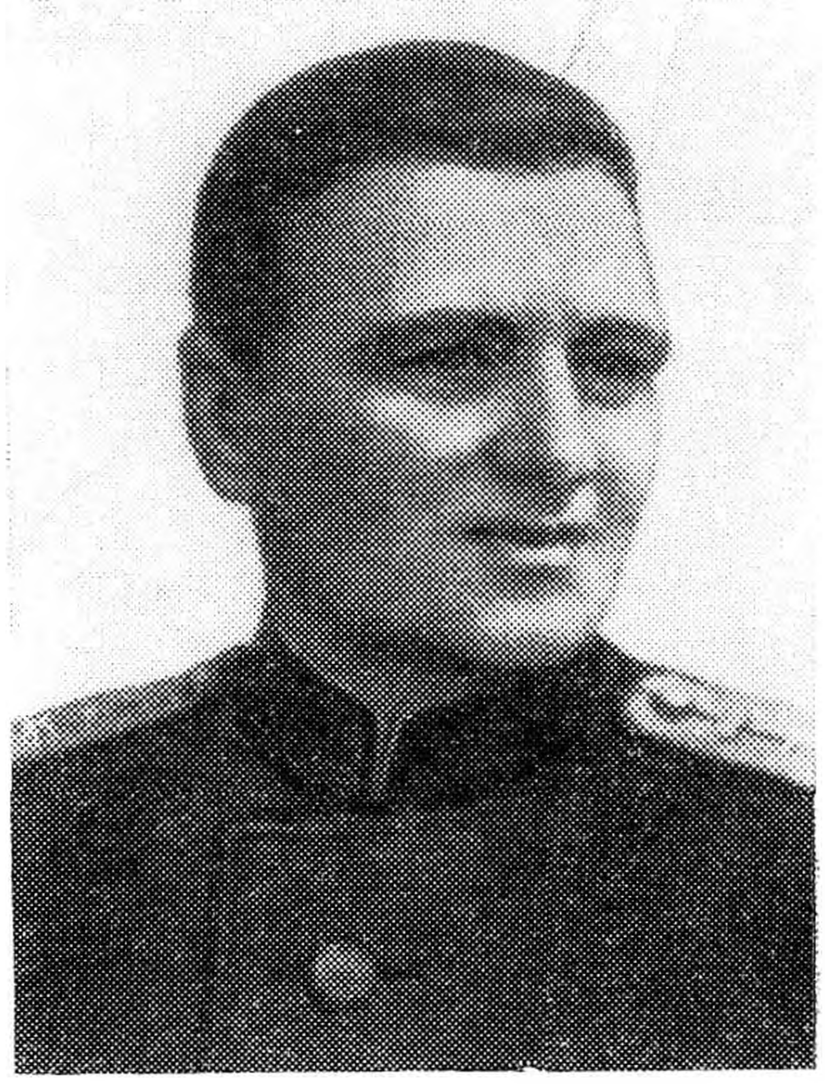
Поезда двигались со скоростью 10—25 километров в час. В Завидове сразу же начались работы по восстановлению мостов через Шошу. После освобождения нашими войсками Калинина мне выпала честь сопровождать поезд с М. И. Калининым, который дошел до Завидова. Отсюда Михаил Иванович на автомашине выехал в город. На обратном пути он осмотрел Клин и только ночью возвратился в Москву.

Мост через Волгу был поврежден, а через Тверцу подорван. В 1942 году с постройкой временного моста через Тверцу поезда пошли на Бологое. Отделение вошло в систему управления филиала дороги, которое находилось в Бологом. Московское отделение сохранило руководство в прежних границах — до Спирова.

Как ни трудны были эти годы, коллектив линии работал дружно, споро, четко выполняя все задания. Его направлял сплоченный отряд диспетчеров во главе с М. А. Егоровым. Диспетчеры выезжали на линию, сопровождали поезда, оказывали помощь на местах. И вновь на Подмосковной магистрали закипела жизнь...

Н. А. Ошац,

машинист Московского локомотивного депо, Герой Социалистического Труда



Войну я встретил в пути: вел пассажирский поезд. Стояло тихое, приветливое утро. Вокруг рéки, зеленые поля и леса. Все дышало покоем. Не знал я в те часы, что на нашей земле уже бушует война, рвутся снаряды и бомбы....

С первых дней войны Октябрьская дорога была объявлена на военном положении. Мой паровоз ИС-345 уже обслуживал не пассажирские, а воинские и санитарные эшелоны. Все меньшим становился путь, по которому мы водили составы. Их доставляли не до Бологого, как прежде, а до Редкина, потом конечная остановка еще больше приблизилась к Москве. Последние поездки были только до станции Сходня...

Помню, как в ночь с 4 на 5 декабря 1941 года я привел в Сходню состав с танками. Спросил у встречавших меня танкистов:

— Куда поедете?

— В Крюково, гнать фашистов!

Я и мои товарищи по депо верили, что родную Москву никогда не оставим врагу, что под Москвой он сломит себе голову. Тяжело было, конечно, смотреть, как главная линия Октябрьской дороги, которая всегда была оживленной, становилась однопутной, как под фашистскими бомбами рушились станции, депо. Наступило 6 декабря. В этот холодный зимний день гитлеровцев погнали из Крюкова. Мы подвозили туда по горячему следу воинские эшелоны, боеприпасы. На душе стало веселее.

29 декабря меня вызвали в Наркомат путей сообщения.

— Вот вам документы, — сказали мне, — они наделяют вас большими правами. Поведете специальный поезд до станции Сонково.

Поезд состоял лишь из пяти вагонов, но то, что в них погрузили, имело огромное значение для Родины. Мой паровоз словно летел на крыльях. «Зеленая улица» давала мне возможность развивать на перегонах высокую скорость, проходом мчаться через станции. Поезд этот я доставил вдвое быстрее, чем предписывалось. По возвращении в Москву получил благодарность от наркомата.

После этого уже стал водить поезда до Калинина. Однажды был назначен спецпоезд, в котором ехал М. И. Калинин. Вел состав машинист нашего Московского депо М. А. Игнатьев, а я следовал с дозорным паровозом впереди поезда.

Такая предосторожность оказалась не напрасной. На перегоне Решетниково — Завидово вдруг почувствовал сильный толчок. Оказалось, выпал кусок рельса длиной около 750 миллиметров. Но паровоз проскочил это место — от аварии спас промерзший балласт пути. Только отъехал — и наскочил на мину. Взрывом из-под шпал выбросило грунт. Но и на этот раз все кончилось благополучно: выручила 60-километровая скорость паровоза.

И после этого война не раз встречала меня опасностями: попадал под бомбежки и обстрелы, бомбы и мины рвались у колес локомотива... Но ни мне, ни моим товарищам по депо ничто не могло помешать выполнять задания. Мы не только водили поезда по графику, но и экономили при этом столь дорогое тогда топливо, по-хозяйски ухаживали за паровозом, берегли его, чтобы дольше бегал без ремонта.

В 1944 году я вместе с машинистом Героем Социалистического Труда В. И. Виноградовым повел из Москвы первый после разгрома фашистов под Ленинградом поезд «Красная стрела». Это был праздник для всех нас. В тот рейс мне вспомнилось многое из пережитого за минувшие несколько лет — горе, трудности, которые остались позади. Мы знали: не за горами полная победа над врагом.

...Кончил я войну, как и начал ее, — в пути, вел пассажирский поезд.

Долго еще я работал на паровозе, потом переучивался, пересел на электровоз, помогал восстанавливать депо, приумножать мощь родной Октябрьской магистрали.

И. Ф. Можайский,

инструктор политотдела
Московского отделения

В первые же дни после нападения гитлеровцев на нашу страну все предприятия Московского отделения Октябрьской дороги были переведены на военный лад. Инструкторы и руководители политотдела отделения, партийный актив выехали на линию, проводили беседы в каждой путевой будке и казарме, на станциях, блок-постах, в путейских околотках, помогали партийным организациям на местах в мобилизации железнодорожников на боевое выполнение фронтовых заданий.

Я был начальником организационно-инструкторского сектора политотдела отделения и занимался в те дни подбором комиссаров головных восстановительных поездов и колонн, направлял в военкоматы коммунистов, добровольно пожелавших идти на фронт. Таких было много. Паровозных машинистов на фронт не посылали: они нужны были для перевозки военных грузов.

Большое беспокойство вызывали налеты вражеской авиации на Москву. Бомбы падали и на предприятия нашего отделения. Помню, в начале августа полутонная бомба упала на железнодорожные пути между платформой Останкино и станцией Петровско-Разумовское. В это же время было сброшено более 200 зажигательных бомб. С «зажигалками» управились быстро, а вот бомба не разорвалась, ушла в землю, и это вызвало перерыв в движении поездов, пока саперы не отрыли и не разрядили бомбу. Этот случай заставил построить соединительную ветку от станции Петровско-Разумовское до Калининской дороги. Ветка была сооружена за 12 дней железнодорожни-

ками Москвы и Ховрина. Трудились в свободные от основной работы часы. Большую помощь нам оказали трудящиеся Железнодорожного (Куйбышевского) и Дзержинского районов столицы.

Немало лет проработал я в локомотивном депо Москва Октябрьской дороги и хорошо знаю его машинистов. Они всегда отличались не только высоким мастерством вождения поездов, но и отменной дисциплиной, преданностью делу. Эти качества с особой силой проявились в дни войны.

Много лет водил экспрессы «Красная стрела» коммунист Василий Иванович Виноградов, старый московский рабочий. Сейчас он на пенсии, а в те годы это был настоящий паровозный ас. Приятно было смотреть, как этот крепыш с широкой грудью и мощными плечами сидит у правого окна паровоза и острыми, спрятанными под нависшими веками глазами всматривается в бегущий навстречу путь. В годы войны Виноградов водил не только эшелоны, но и бронепоезд. Он был награжден медалью «За отвагу», а потом удостоен Золотой Звезды Героя Социалистического Труда.

Большим авторитетом пользовался не только в деповском коллективе, но и на всем Московском железнодорожном узле машинист Николай Александрович Ошац. И он теперь на пенсии. В военную пору Ошац, не страшась ни бомбежек, ни обстрелов, доставлял поезда к линии фронта, не раз выполнял специальные задания. Бывало, встречу его на деповских путях после двенадцати-, а то и восемнадцатичасового пребывания на паровозе, спрошу:

— Как живем, Николай Александрович?

— Лучше всех! — И его серые глаза засветятся улыбкой, и он едва заметно тряхнет седовласой головой, словно сбрасывая с себя усталость.

Ошаца называли «паровозным профессором»: он испытывал все паровозы новейших марок, и для конструкторов локомотивов его оценки были столь же авторитетны, как оценки летчиков-испытателей для создателей самолетов. Николай Александрович также удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Машинист А. В. Архипкин был на станции Поворово ранен, но своего места у правого окна локомотива не оставил и довел поезд до станции Клин. Такое же мужество проявил и машинист Пыжиков, раненный на станции Подсолнечное. И он доставил поезд до места назначения.

Паровозные депо и вагонные участки Московского узла выполняли не только задания по перевозкам, но и оборонные заказы. Начало этому положило паровозное депо, коллектив которого изготовил 400 противотанковых надолб и 14 тысяч «ежей».

В те исключительно тяжелые дни железнодорожникам приходилось подчас брать на себя и разведывательные функции. Помнится такой случай. В Калинин вот-вот должны были вступить гитлеровцы. Какова в этот момент обстановка на станции? Разведать ее поручили начальнику станции коммунисту инженеру Степанову. Вместе с диспетчером он на автодрезине выехал к Волоколамскому мосту. Здесь оба попали под обстрел фашистского разъезда. Начальника станции убило, а диспетчеру и шоферу удалось уйти от преследования.

В период отступления наших войск от Калинина, когда фашисты шли буквально по пятам, руководство отделения и военный комендант поручили дежурной по станции Чуприяновка Чулковой следить за продвижением фашистских войск и докладывать обо всем по селектору. В последний момент Чулкова должна была уйти в ближайшую деревню, но до этого вывести из строя телеграфный аппарат и селекторные устройства.

Чулкова осталась на станции одна. Она непрерывно сообщала об увиденном, затем выполнила все, что ей предписывал приказ. Медаль «За отвагу» была ей наградой.

В октябре 1941 года отделения движения на железных дорогах Москвы были превращены в военно-эксплуатационные отделения с подчинением Московскому узловому военно-эксплуатационному управлению. Столичное отделение Октябрьской дороги переименовали в Военно-эксплуатационное отделение № 40 (ВЭО-40). Начальником был назначен И. Я. Жаворонков, его заместителем П. Г. Ананьев, комиссаром Н. В. Смирнов, его заместителем (он же начальник политотдела) стал Н. Т. Сильчук.

В этот период наше отделение состояло из двух частей: Москва — платформа Фирсановка и Брянцево — Спирово. Затем участок Брянцево — Спирово временно передали в ведение Бологовского отделения. Фронт на нашей линии под Москвой проходил между станцией Крюково и платформой Фирсановка.

Несмотря на непрерывные бомбежки, мы доставляли эшелоны с людьми и военным снаряжением на станции Химки и Сходня. Ночью эти составы разгружали на перегонах под носом у врага, а днем порожние вагоны выводили в Ховрино. Это требовало от железнодорожников всех профессий большого мужества, стойкости, готовности ежеминутно рисковать своей жизнью. Помнится, во время разгрузки вагонов был ранен осколком бомбы коммунист С. Т. Куликов. Он, как и другие, во время налета вражеской авиации не оставил своего поста.

Работа под огнем противника требовала не только мужества, но и изобретательности, умения приспосабливаться к условиям, близким к фронтовым.

На станции Сходня после выгрузки нужно было вывезти состав порожних вагонов, но перед этим вражеская бомба выбила кусок рельса. Что делать, не на руках же переносить состав через поврежденное место? Тогда бригадир пути Михайлов заменил металл деревянной вставкой. Поезд прошел благополучно.

Рабочие Московского паровозного депо, несмотря на эвакуацию основного оборудования мастерских, решили построить своими силами бронепоезд. Инициативу поддержали труженики депо Ховрино, Московского и Ховринского вагонных участков. На постройке бронепоезда люди работали по 12—16 часов в сутки, а некоторые оставались у станков и дольше.

Так за короткий срок были сооружены три бронепоезда. Самоотверженно работали котельный мастер П. С. Горячев, бригадир З. П. Колобов, котельщик А. И. Балдуев, слесари А. Ф. Кузнецов и В. Е. Макеев. Много труда в это дело вложили старший инженер депо С. В. Базилевский, заместитель начальника депо П. Н. Басов, начальник депо И. П. Макаревич, секретарь парторганизации депо М. В. Чурбанов.

После 6 декабря — начала разгрома фашистов под Москвой — в наступление двинулись наши войска. На Московском отделении дороги были освобождены станции Крюково и Калинин. Это потребовало немедленно организовать восстановительные работы и движение поездов на этих прифронтовых участках.

В первом эшелоне находились путейцы, связисты, паровозники. Они должны были уложить в демонтированный путь рельсы, наладить связь, возродить устройства автоблокировки, водоснабжение. Железнодорожные подразделения шли вплотную за войсками.

Путейцам и связистам большую помощь оказывали Московское паровозное депо, столичный и Ховринский вагонные участки. Коллективы этих предприятий изготовляли скрепления, болты, ремонтировали крестовины. Райкомы партии и исполкомы Железнодорожного, Дзержинского, Тимирязевского, Химкинского и Солнечногорского районных Советов ежедневно направляли на восстановительные работы по 300 тружеников заводов и фабрик. Им приходилось по многу километров шагать к месту работы, неся тяжелые котомки. Но никто не жаловался. Задания выполнялись досрочно. Наградой им было непрерывно движущиеся поезда со всем необходимым для наступающей Красной Армии...

Работники отделения, воодушевленные победами нашей армии, брали на себя повышенные социалистические обязательства. Коллективы Московского паровозного депо и вагонного участка решили построить и оборудовать поезд-баню для Волховского фронта. Этот поезд укомплектовали обслуживающим

персоналом, бригаду проводников возглавила комсомолка Анастасия Аринушкина, а повел состав машинист депо Москва Н. И. Ермаков.

Но главной нашей обязанностью было обеспечение непрерывной доставки грузов фронту. Калининское паровозное депо за короткое время вышло в число передовых и за работу в первом квартале 1942 года удостоилось переходящего Красного знамени НКПС и ЦК профсоюза. Хорошо работали станции Спирово, Лихославль, Крюково и другие.

В начале 1942 года в Москве был сформирован из севастопольских матросов гвардейский полк реактивной артиллерии. Его требовалось экстренно доставить из Москвы в Валдай. На нашей товарной станции полк погрузили в эшелоны. Политотдел отделения на каждый из них назначил комиссара — ответственного за быструю доставку эшелона к месту назначения. Ими были автор этих строк, Ф. И. Петухов, С. И. Васильков и И. Т. Курсанов. Было сделано все, чтобы эти поезда прибыли в нужный командованию час.

НА МУРМАНСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

КИРОВСКАЯ В ДНИ ВОЙНЫ

П. Н. Гарцуев,

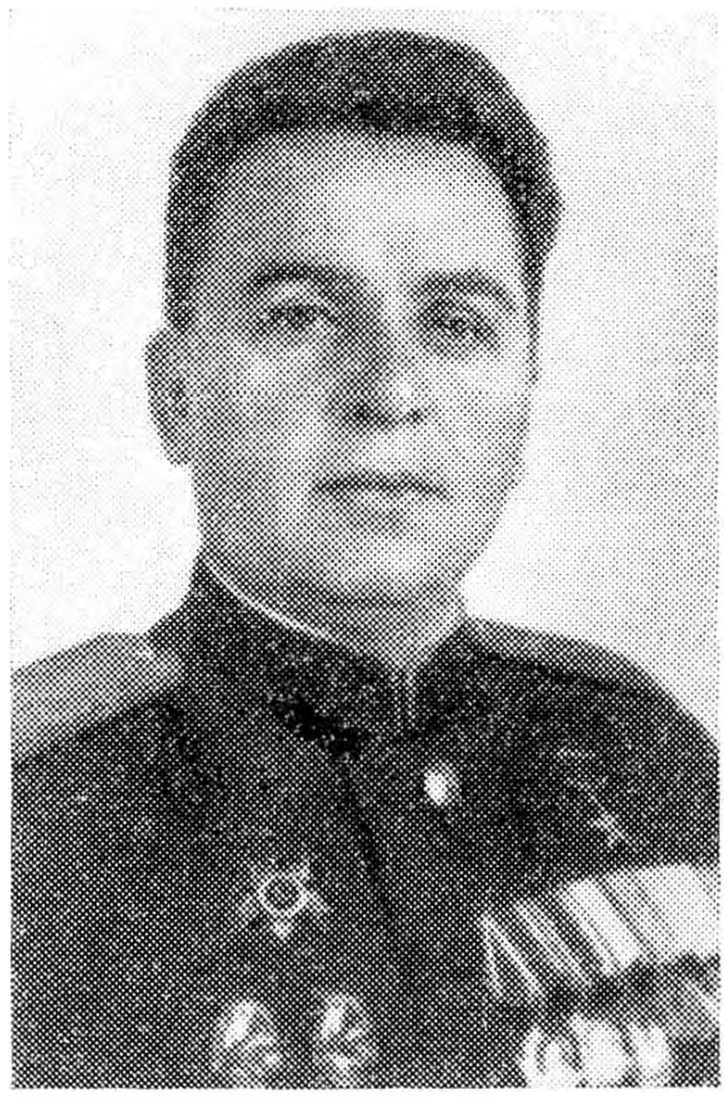
начальник бывш. Кировской дороги, Герой Социалистического Труда

Кировская железная дорога, соединявшая такие стратегические и промышленные центры страны, как Москва, Ленинград и Мурманск, была во время войны единственной транспортной магистралью, обеспечивавшей всем необходимым Ленинградский и Карельский фронты. На протяжении более чем 1500 километров дорога находилась в прифронтовой полосе.

Немецко-финское командование, учитывая важность стратегического положения Кировской дороги, прилагало все усилия, чтобы захватить ее опорные пункты и тем самым отрезать Москву и Ленинград от незамерзающего Мурманского морского порта.

Свой план врагу удалось осуществить лишь в районе станций Мга, Лодейное Поле — Свирь, Петрозаводск — Масельская. Но, несмотря на эти прорывы, Кировская магистраль действовала бесперебойно.

Тяжелая обстановка сложилась в районе Петрозаводска. После упорных боев, в которых участво-



вали и истребительные батальоны железнодорожников, город был оставлен, но все его население и промышленные предприятия эвакуировали за пределы Карело-Финской республики. Управление дороги перебазировалось в Беломорск на станцию Сорокская, организовав центр руководства движением на важном направлении Мурманск — Сорокская — Обозерская — Вологда — Москва. Оно также руководило работой таких участков, как Сорокская—Сегежа, Масельская—Кочкома—Кестеньга, Кандалакша — Алакуртти.

К началу войны заканчивалось сооружение железнодорожной линии Сорокская — Обозерская. Руководство дороги, опираясь на помощь ЦК компартии республики, приняло все меры для быстрого завершения строительства этой линии. Она должна была обеспечить вывоз грузов, поступавших в Мурманск из Англии и США, а также снабжение Северного военно-морского флота и Карельского фронта.

Настоящий подвиг совершили коллективы строительных организаций и железнодорожников. Они за три месяца закончили строительство, организовали движение и нормальную эксплуатацию всей 350-километровой трассы, проходившей по необжитой болотистой местности.

Особая роль в системе Кировской дороги принадлежала коллективам Мурманского и Кандалакшского участков. За все время войны ни на один день не прерывалось движение на электрифицированных линиях от Кандалакши до Мурманска. А ведь почти ежедневно фашистские самолеты бомбили их узлы и станции.

За годы войны на дорогу было совершено 2800 вражеских налетов и сброшено более 90 тысяч авиабомб. Они разрушили 1126 зданий, 4950 вагонов и более 500 паровозов. И только безупречная работа служб дороги и их линейных подразделений обеспечила выполнение заданий фронта.

Особенно отличился коллектив станции Мурманск, работавший под руководством сначала Михайлова, а затем С. Ф. Бурмистрова. Даже под бомбежкой жизнь станции не прекращалась, грузы с прибывающих кораблей непрерывным потоком шли в вагоны.

Работа железнодорожников Мурманского узла не раз отмечалась высокими правительственными наградами, приказами НКПС и уполномоченного ГКО И. Д. Папанина.

Отлично потрудились и коллективы локомотивных депо, особенно машинисты, которые под обстрелом умело и бесстрашно вели поезда.

Звания Героя Социалистического Труда удостоен машинист Кемского депо И. П. Першукевич, орденами награждены машинисты Е. Ф. Образцов, Н. Царев, Н. Д. Тимофеев, И. В. Шевченко и другие.

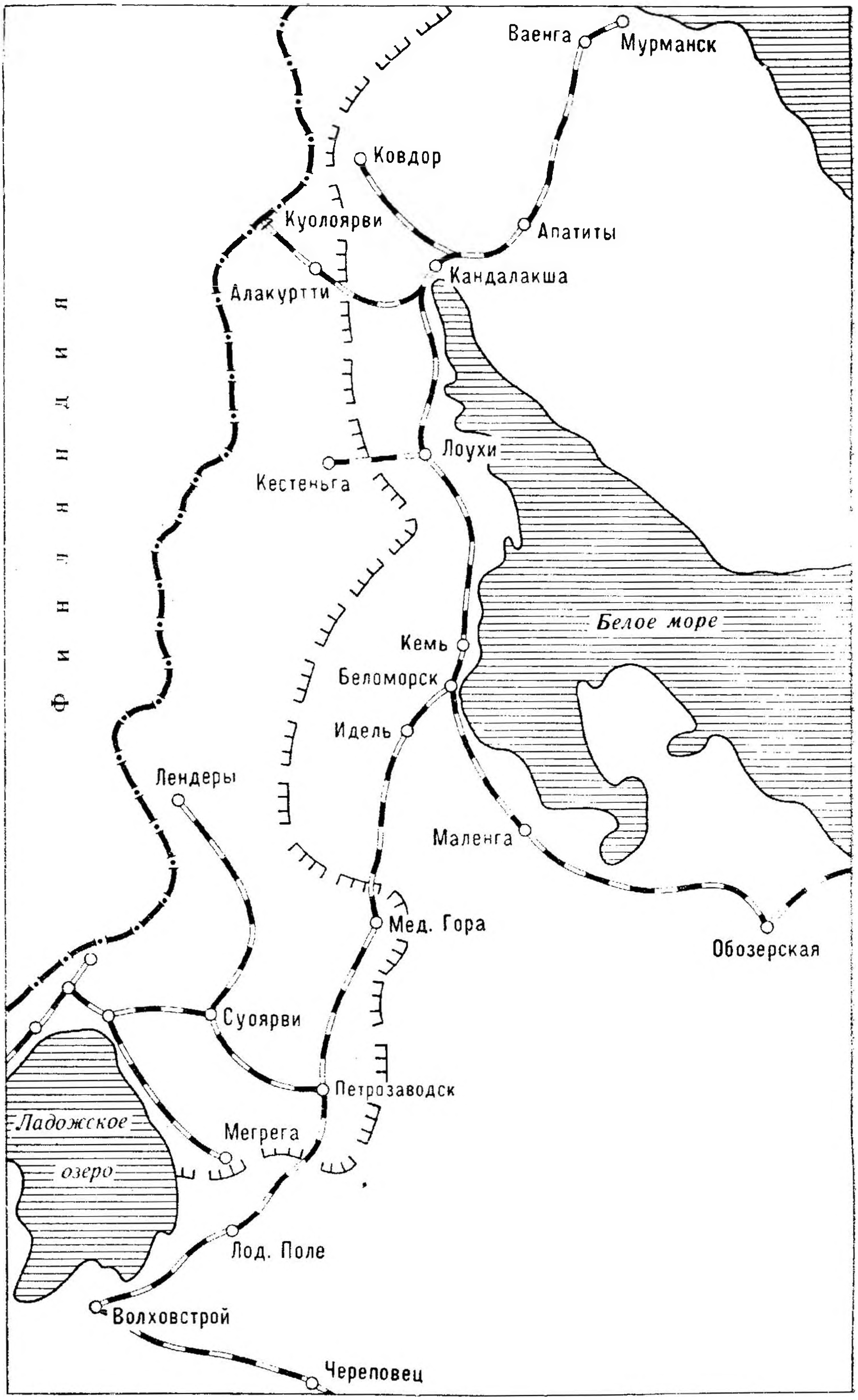


Схема бывш. Кировской дороги и примерная линия фронта.

Огромный труд выпал на долю связистов. В любое время дня и ночи они были на посту. Для обеспечения непрерывного контроля руководство дороги организовало радиосвязь Сорокская — Мурманск. Это дало возможность оперативно руководить восстановлением разрушенных участков дороги и организовывать бесперебойное движение поездов.

Нередко коллективы станций оказывались в районе боевых операций. Стрелочница станции Алакуртти А. П. Жаркова обеспечивала вывод вагонов из-под обстрела, и лишь когда фашисты подошли вплотную, сняла телефонный аппарат и ушла на соседнюю станцию, где продолжала работать. За исключительную самоотверженность, проявленную в боевой обстановке, А. П. Жарковой присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Магистраль, как я уже говорил, часто подвергалась разрушениям, особенно страдали пути. Было создано управление строительно-восстановительных работ во главе с заместителем начальника дороги Д. Н. Кузнецовым. Управление обеспечило быстрое восстановление пути. Особо следует отметить начальника восстановительного поезда Голубева, который умело действовал в любых условиях, часто пренебрегая опасностью. Тов. Голубев героически погиб при выполнении важного задания.

Политотделы и партийные организации вели большую работу по сплочению железнодорожников, воспитанию чувства ответственности и железной дисциплины. Многие из партийных работников дороги ушли в партизанские отряды, истребительные батальоны, участвовали в боях.

В системе управления дороги с начала войны была установлена жесткая дисциплина во всех звеньях служб и отделов, был значительно сокращен штат управления, многие его работники переведены на линейные предприятия и решающие участки. Так, на Волховстроевское отделение был направлен заместитель начальника дороги В. М. Виролайнен, который много сделал по организации работы этого очень важного узла. На важнейшем электрифицированном участке дороги Кандалакша — Мурманск успешно трудился опытный командир Б. Я. Карасиков.

Коллектив Кировской дороги сумел преодолеть все трудности военных лет и с честью выполнил свою задачу. Большого труда стоило восстановление дороги, но и оно было осуществлено в короткие сроки. На самых тяжелых и опасных участках впереди всегда были коммунисты и комсомольцы, показывавшие пример трудолюбия, выдержки и стойкости.

НА САМОЙ СЕВЕРНОЙ МАГИСТРАЛИ

Б. Я. Карасиков,

начальник ВЭО-102 бывш. Кировской дороги

Когда началась война, командующий фашистским 19-м горно-стрелковым корпусом генерал-полковник Дитл хвастливо утверждал, что Мурманск падет через три дня после начала германского наступления. Но части 14-й армии под командованием генерал-лейтенанта В. А. Фролова, поддерживаемые отрядами морской пехоты и артиллерией Северного флота, не допустили врага к Мурманску. То же произошло и на других направлениях, где гитлеровское командование пыталось вывести из строя Кировскую железную дорогу, отрезать ее от северных морских коммуникаций.

Решением ЦК республики железнодорожникам было поручено сформировать истребительный батальон из сотрудников управления дороги и Петрозаводского железнодорожного узла. Командование этим батальоном поручено было мне как командиру запаса Красной Армии.

Несмотря на то что люди днем работали, а занятия проводились после работы, программу боевой подготовки мы строили так, чтобы научить бойцов всему: владеть шанцевым инструментом, рыть окопы, метать гранаты. К исходу месяца наш батальон стал спаянным воинским подразделением. Не хотелось расставаться с товарищами, но пришел приказ: мне с вновь назначенным комиссаром Д. К. Годиным поручалось сформировать полк народного ополчения.

Старый коммунист-подпольщик, участник гражданской войны, в прошлом комиссар Екатерининской железной дороги Д. К. Годин был обаятельным человеком, он сразу пришелся всем нам по душе.

Для формирования штаба полка к нам прислали кадровых командиров, знающих штабную службу. Нам отвели боеучасток, и мы начали его изучение с командным составом на местности. Нелегко было после работы трудиться за полночь в штабе полка, учиться управлению боем. Ведь многие не служили в армии, а военное образование получали по сокращенной программе в вузах и техникумах.

Тем временем на севере дороги от Лоухи до Мурманска враг рвался вперед, пытаясь любой ценой перерезать магистраль и закрыть доступ к Мурманскому порту.

Центральный Комитет компартии республики и Военный совет Карельского фронта удовлетворили просьбу начальника дороги П. Н. Гарцуева об отзыве из частей железнодорожного командного состава и посылке его на решающие участки магистрали. В числе других и я с начальником отдела Бунаковым отбыл на север, где находился электрифицированный участок Кандалакша — Мурманск.

Была начата частичная эвакуация оборудования тяговых подстанций с учетом безусловного обеспечения воинского графика движения поездов, введенного к тому времени на дороге. Деповское хозяйство тоже было предназначено к эвакуации. Однако начальник дороги удовлетворил просьбу руководства отдела, поддержанную группой инженеров и руководителей депо и участков энергоснабжения, об оставлении демонтированного оборудования в пределах магистрали. Для этого были использованы тупики, наскоро устроенные на выходе с участка Сорокская — Обозерская. Необходимо было сохранить оборудование, так как весь участок подвергался бомбежкам, а без резерва нельзя было оставаться. Мы с гордостью вспоминаем и по сию пору, что ни один болтик не был утерян из демонтированного оборудования. Позднее, когда опасность миновала, все было возвращено на свои места.

Требовалось принять неотложные меры, чтобы сберечь людей. Первое время вражеские летчики почти безнаказанно гонялись за каждым поездом, ожесточенно бомбили станции. Не раз, проявляя исключительное мужество, смекалку и расторопность, локомотивные бригады уходили с поездом в выемки или обманывали летчиков, маневрируя скоростями.

Но не обошлось, конечно, без жертв. Нападению с воздуха подвергся электровоз ВЛ 19-138 (он был сделан в подарок Родине комсомольцами и молодежью завода «Динамо» имени С. М. Кирова). В машине оказалось 30 пробоин от снарядов и пуль, в нескольких местах была пробита кабина. Истекающий кровью машинист С. Я. Кирюшкин все же довел поезд до Мурманска.

Паровозы броней закрывать не удавалось, однако кабины электровозов бронировать было легче. Не хватало времени ни

проектировать, ни проводить исследования. Решили испробовать стальные листы прямо в депо. Выбрали место, получили винтовку с патронами и произвели пристрелку. Помогали мне И. А. Боевец и Б. П. Гущевский. Консультация военных специалистов подтвердила правильность нашего намерения.

Много изобретательности проявили инженеры, техники, рабочие и особенно непосредственно руководившие этим делом: в депо Кандалакша — И. А. Боевец, в Мурманском депо — мастер Е. И. Фефелов.

За короткий срок мы покрыли броней все кабины электровозов, кроме отправленных в депо Свердловск-Сортировочный для подъемочного ремонта. Свердловчане хорошо помогли нам. К концу сентября командированная нами бригада приняла отремонтированные электровозы. По прибытии на дорогу они тоже были обшиты броней. Больше за всю войну мы почти не имели потерь в людях.

Все военные годы темпы ремонта локомотивов оставались очень высокими даже в период самых тяжелых бомбежек. В марте 1943 года вышли из строя в один день 5 электровозов депо Мурманск. В нормальных условиях их ремонт занял бы минимум 5—6 дней. Но вместо двух суток, установленных по графику, на возвращение в строй этих локомотивов было затрачено лишь 36 часов.

Обстановка потребовала организовать производство вооружения и боеприпасов. Было вынесено специальное решение Мурманского обкома ВКП(б) и привлечены все предприятия области. Большую помощь оказал член Военного совета 14-й армии секретарь обкома М. И. Старостин. За 1941—1942 годы предприятия Мурманской области, и железнодорожные в том числе, изготовили такое количество минометов, мин и гранат, которое полностью обеспечило потребность войск кандалакшского и мурманского направлений, а также ряда других участков Карельского фронта. О качестве этого вооружения красноречиво говорит письмо минометчиков Карельского фронта.

«Дорогие товарищи! Ваш замечательный подарок — минометы — подоспел вовремя, когда немецкие оккупанты предприняли попытку овладеть одной из важных высот. В этом бою нам и довелось испытать новые минометы, сконструированные и построенные вами... Во время боя нас пытались обойти с фланга. Восьми мин оказалось достаточно, чтобы раз и навсегда рассчитаться с этой группой фашистских вояк. Они получили свое «жизненное пространство на востоке» — по три аршина земли. По одному этому факту вы можете судить о качестве своей продукции. Скажем прямо, без обиняков — хорошие, точные минометы вы сработали, товарищи. И за это вам спасибо, большое спасибо от всех нас».

Слева направо: И. Н. Завалишин, Л. И. Карпов, А. И. Лопатко.

Научились мы сами делать и лакоткань — изоляционный материал, необходимый электрикам. Здесь отличились коллективы энергоснабженцев, руководимые инженерами М. Ю. Остеровым в Кандалакше и В. В. Борисовым — в Мурманске. Использовались для этого шелковые парашюты со сбитых вражеских самолетов. Примечательно, что главный инженер Главного управления электрификации НКПС С. М. Сердинов, рассматривая изготовленный нами материал, принял его за фабричный и заметил: «Если бы вы научились сами делать вот такой».

Так же успешно освоено было восстановление электрических лампочек, сначала маломощных — 15 и 25 ватт, а потом и помощнее. Сколько радости это принесло населению, как помогло предприятиям и госпиталям.

Враг предпринимал яростные попытки парализовать движение на дороге. Только Мурманский железнодорожный узел 97 раз бомбардировала вражеская авиация, сбросив на него 755 фугасных и более 42 000 зажигательных бомб.

Кто знает Мурманск, тот ясно представляет себе обстановку в этом районе, где все рядом: железнодорожный узел, рыбный и торговый порты. За один день 18 июня 1942 года на город и узел враг обрушил 12 тысяч зажигательных бомб. В этот день, например, дежурный электромонтер депо Г. В. Сысков сбросил с крыши более 50 «зажигалок». Не щадя себя, отстаивали от огня родное депо К. И. Бикин, Н. И. Лебедев и многие другие.

Мы решили изготовить летучки-бронеплощадки с артиллерией и зенитными пулеметами и включить их в поезда с особо ответственными грузами. Искали наиболее рациональную расстановку в поездах огневых средств. Много сделал начальник станции Лоухи П. М. Васильев — опытный движенец, бесстрашный командир, уже с первых дней войны показавший себя храбрым бойцом и руководителем. Кто-то из нас предложил использовать в качестве зениток противотанковые ружья. Командование поддержало эту идею, и нам придали два взвода ПТР.

Какова же была наша радость, когда бронебойщики сбили первый «Юнкерс-88», а вскоре и другой. Теперь увереннее ходили поезда, хотя налеты и бомбежки продолжались.

Особое место занимали у нас тогда восстановительные поезда. Организованностью и бесстрашием отличались люди поезда, которым командовал С. Н. Шитиков. Он стал впоследствии кавалером ордена Красного Знамени, врученного ему за храбрость и отличную организацию восстановительных работ. В прошлом отличный слесарь и машинист, Шитиков спроектировал и создал макеты локомотивов, вагонов и цистерн, которые позволяли наглядно учить людей искусству восстановления.

Опаснейшее дело обезвреживания мин и авиабомб они сделали своей будничной профессией. Таких людей было на дороге несколько десятков. Среди них наибольшей известностью пользовались инструктор-подрывник И. Тюриков и пиротехник В. Коротких (бывший машинист депо Кандалакша). Оба они были награждены боевыми орденами.

Путевой обходчик Смирнов однажды обнаружил под шпалами девять мин и гранату и сам их обезвредил. То же самое сделал и путевой обходчик Тавравецкий.

Настоящими воинами были железнодорожники участка Лоухи — Кандалакша, в их числе начальники станций Алакуртти А. Ф. Шатилов, Кандалакши — Л. И. Карпов, секретарь парторганизации станции А. И. Лопатко, помощник начальника станции И. Н. Завалишин.

На станции Алакуртти, бывшей тогда станцией снабжения и не раз подвергавшейся массированным налетам вражеской авиации, составу угрожал пожар. А. Ф. Шатилов бесстрашно подполз к составу, расцепил его и организовал вывод вагонов со станции. За этот подвиг он был награжден орденом Красной Звезды. Л. И. Карпов, А. И. Лопатко, И. Н. Завалишин и другие неоднократно под разрывами бомб и обстрелами рассредоточивали составы с опасными грузами.

В сентябре 1942 года были организованы военно-эксплуатационные отделения. Их задачей была координация действия всех подразделений движения и паровозного хозяйства, непосредственное руководство штабом МПВО и восстановительными средствами.

Секретарь Мурманского обкома партии М. И. Старостин.

Машинист Н. Я. Зубарев.

Меня назначили начальником отделения, а заместителями — Ф. И. Герасимова и В. Д. Давыдкина. Наш коллектив обеспечивал перевозочную работу в опасных и сложных условиях.

Осенью 1941 года налетом вражеской авиации на станцию Кандалакша была выведена из строя южная и северная горловины. Сильно поврежденной оказалась контактная сеть: не проехать ни паровозам, ни электровозам. Сразу развернулись восстановительные работы. В это время докладывают: горит материальный склад.

Группа командиров — В. Д. Давыдкин, начальник вагонного участка А. А. Сидоров, его заместитель по кадрам Кособудский — бросилась к месту пожара. Осколками пробило два бака с горючим, из дыр хлещет бензин, к нему приближается пламя... Вдруг раздается команда Сидорова: «Снимай валенки, давай портянки!» За несколько дней до этого нам выдали добротные армейские зимние портянки. Ими закрыли пробоины в баках и сбили огонь. Склад был спасен.

Этот день мне запомнился и еще одним «изобретением». Гибкий поперечник для подвески контактной сети перекрывал все пути станции. И вот 100-килограммовая бомба разрушает поперечник, вся сеть падает на пути. Посоветовавшись со специалистами-энергетиками, решили: поперечник в горловинах разбить на участки, перекрывающие только 2—3 пути. И если случалась бомбежка, то контактная сеть рушилась только над этими путями.

В 1942 году меня с группой товарищей командировали в Красноярск для установления шефских связей с сибирскими железнодорожниками и для того, чтобы запастись семенным картофелем, — проблема продовольствия стояла тогда очень остро.

Нам привелось встретиться с офицерами органов военных сообщений Красноярской дороги и командным составом магистрали. Побывали мы в Ужуре, Иланской, Боготоле, Абакане. Никогда не забыть сердечности сибиряков. Они погрузили эшелон картофеля и подарков бойцам Карельского фронта и железнодорожникам Кировской дороги.

В апреле 1945 года, незадолго до окончания войны, нас, группу специалистов, послали в Германию для выполнения особого задания ГКО. Напутствуя нас, нарком путей сообщения начальник тыла Советской Армии генерал армии А. В. Хрулев сказал, что близится конец войны, но нам, железнодорожникам, отдыхать будет некогда. Уже сейчас начаты работы по восстановлению разрушенного войной хозяйства.

...В декабре 1968 года я побывал в Петрозаводске, Кандалакше и Мурманске, встретился с железнодорожниками—участниками Великой Отечественной войны. Стояли мы с Ф. И. Ге-

расимовым (бывшим начальником отделения движения) в Кандалакше и смотрели на поезда, ведомые электровозами и мощными тепловозами. За правым крылом одной из машин я увидел Николая Коротких — сына отважного минера В. А. Коротких, в прошлом машиниста этого же депо...

Сорок месяцев длилась героическая оборона Заполярья. И все это время без перерыва водили здесь поезда с людьми и техникой железнодорожники. Достойно отмечен их труд и мужество — Мурманское отделение Октябрьской ордена Ленина железной дороги награждено орденом Трудового Красного Знамени.

СОЛДАТЫ ТРАНСПОРТА

Ф. И. Герасимов,

начальник Кандалакшского отделения движения

С начала военных действий я был назначен начальником Кандалакшского отделения движения Кировской дороги. Диспетчерский круг из Кандалакши мы перенесли в Алакуртти. Это обеспечивало бо́льшую оперативность руководства движением поездов. Старшим диспетчером туда был направлен М. Я. Спирин, диспетчерами — В. И. Овчаров, М. Н. Орлов, Д. И. Царев.

Мирные люди, до этого не нюхавшие пороха, железнодорожники отделения с первых дней войны проявили необыкновенную стойкость, самообладание, готовность выполнять с честью любое задание.

В первых числах сентября с последним паровозом, отправившимся со станции Алакуртти в сторону Нямозеро, закончил свое существование диспетчерский круг, работавший в лесу. Начальник станции Алакуртти А. И. Шатилов остался, чтобы уничтожить документы, которые могли попасть в руки врага. Выполнив свой долг, он пешком пришел на станцию Нямозеро.

Враг применял такую тактику: перед закатом солнца с аэродрома Алакуртти вылетали самолеты и следовали вдоль пути на участке Жемчужная — Полярный круг. Они сбрасывали бомбы замедленного действия с часовым механизмом. И, когда ночью начиналось движение поездов, бомбы взрывались. О том, как велась с ними борьба, рассказывает сохранившаяся у меня небольшая корреспонденция, напечатанная в газете «Кандалакшский коммунист». Называется она «Мужество». В ней рассказывается о старшем пиротехнике участка Василии Андреевиче Коротких.

Начну с направленного в его адрес письма:

«Коллектив работников МПВО Кировской железной дороги поздравляет вас с занесением в дорожную книгу «Трудовой доблести и геройства железнодорожников, отличившихся перед Родиной при выполнении служебного долга». Вы, как лучший работник, проявляете смелость, мужество и инициативу при разрядке и обезвреживании авиабомб. Одновременно вы готовите молодые кадры подрывников. Желаем вам дальнейшей успешной работы по обеспечению непрерывности движения поездов по нашей фронтовой магистрали».

Война застала Василия Андреевича слесарем в депо. Когда раздались первые разрывы фашистских бомб, он решил идти в действующую армию. Но в военкомате ему сказали:

— Работа в депо — это помощь фронту.

В июле 1941 года на один из перегонов налетели фашистские самолеты. Торопливо и беспорядочно сброшенные бомбы по неизвестным причинам не взорвались.

Василий Андреевич в этот день был свободен от работы, но вместе с бригадой восстановителей выехал на перегон. Деловито, словно всегда этим занимался, он обошел район, где были сброшены пятисотки, внимательно осмотрел их и сказал товарищам:

— Начнем с этой, которая между рельсов. Оттащим ее в сторону метров на семьдесят и взорвем.

Люди восстановительного поезда в то время были неопытными, как и сам Василий Андреевич, но уверенный тон на них подействовал.

За первой бомбой были подорваны остальные.

Так состоялось первое знакомство Коротких с пиротехникой, что и предопределило его дальнейшую работу в военное время.

Потекли месяцы напряженной работы. Были подорваны и обезврежены сотни авиабомб.

Однажды в июле 1942 года Коротких возвращался с задания. На одной из станций его ждал посыльный из авиационного полка с просьбой приехать в штаб. Там Василию Андреевичу сказали:

— Вчера был налет на аэродром. Самолеты сбросили хитроумные мины. Наши попытки разминировать их оказались неудачными. Подорвались два сапера. Осмотрите эти сюрпризы и попробуйте разгадать их механику.

На аэродром было сброшено 96 мин замедленного действия со сложным механизмом: то они рвались от прикосновения к ним, то сами по себе. Осколки разлетались на 35—40 метров.

Сняв с себя стеснявшую движения одежду и оставшись в одной майке, Коротких босиком вышел на поле. Он решил обезвреживать каждую мину в отдельности.

Операция заняла 18 часов. Работники аэродрома находились в это время в укрытии.

Старший пиротехник В. А. Коротких.

Диспетчер В. И. Овчаров.

Один раз пиротехник допустил маленькую оплошность. Взорвался капсюль-воспламенитель, но взрывом задело только палец.

Едва Коротких закончил разминирование, как позвонили из штаба авиасоединения, просили приехать. В это время сообщили из управления: на железнодорожной колее лежат неразорвавшиеся бомбы... Трудный выдался денек...

У Василия Андреевича до сих пор дома хранится часовой механизм одной бомбы. На ней нарисовано разорванное сердце: предупреждение тем, кто попытается разряжать. Часовой механизм этой бомбы действует и сейчас, он выполняет очень мирную функцию — показывает точное время.

Василию Андреевичу и его товарищам приходилось разряжать бомбы в различных условиях: в котле паровоза, в стальных переплетениях мостов, на тяговых подстанциях. Пожалуй, нет ни одной станции от Мурманска до Лоухи, где бы не работали В. А. Коротких и его помощники: Михаил Миньков, Алексей Аникин, Михаил Сударев, Ефим Иващенко и другие. Около 4 тысяч бомб и мин разрядили они во время войны, сдали командованию свыше 50 тонн взрывчатки. Четыре тысячи раз встречались со смертью В. А. Коротких и его боевые друзья, но вышли из этого поединка победителями...

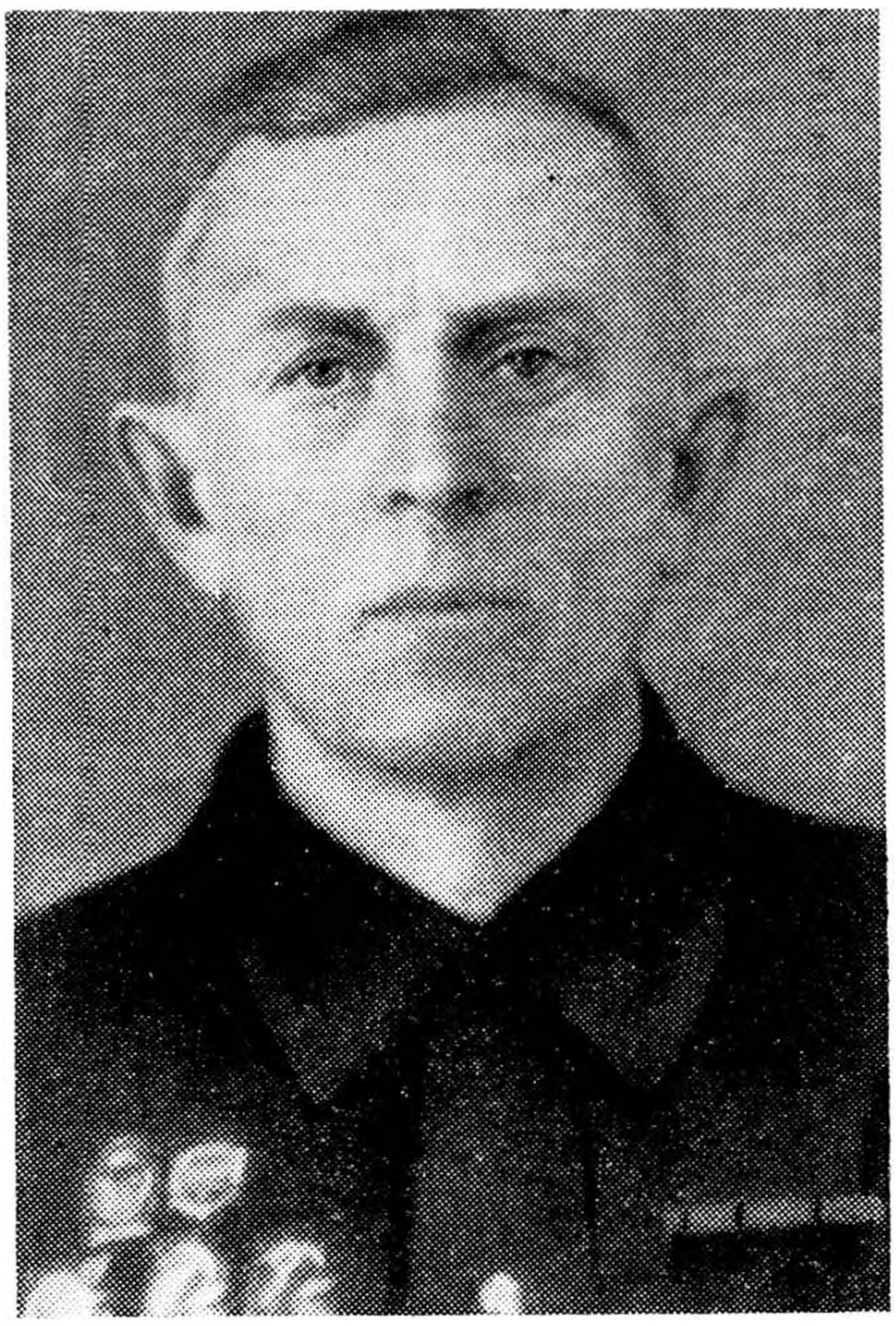
Замечательные люди работали на нашем участке, многие из них показали себя настоящими героями.

В 1942 году на перегоне Кереть—Чупа вражеские самолеты обстреляли грузовой поезд, в котором находилось много цистерн с горючим. Из пробоин начал выте-

кать и тут же воспламеняться бензин. Расцепить горящие вагоны паровозом нельзя было — они оказались на поврежденном мосту. Со станции Лоухи прибыл восстановительный поезд, с которым приехал дежурный по отделению А. И. Ралдугин. Рискуя жизнью, он пополз под вагонами, так как пламя не давало подойти к ним, и раскрутил стяжки. Цистерны хвостовой части поезда были спасены.

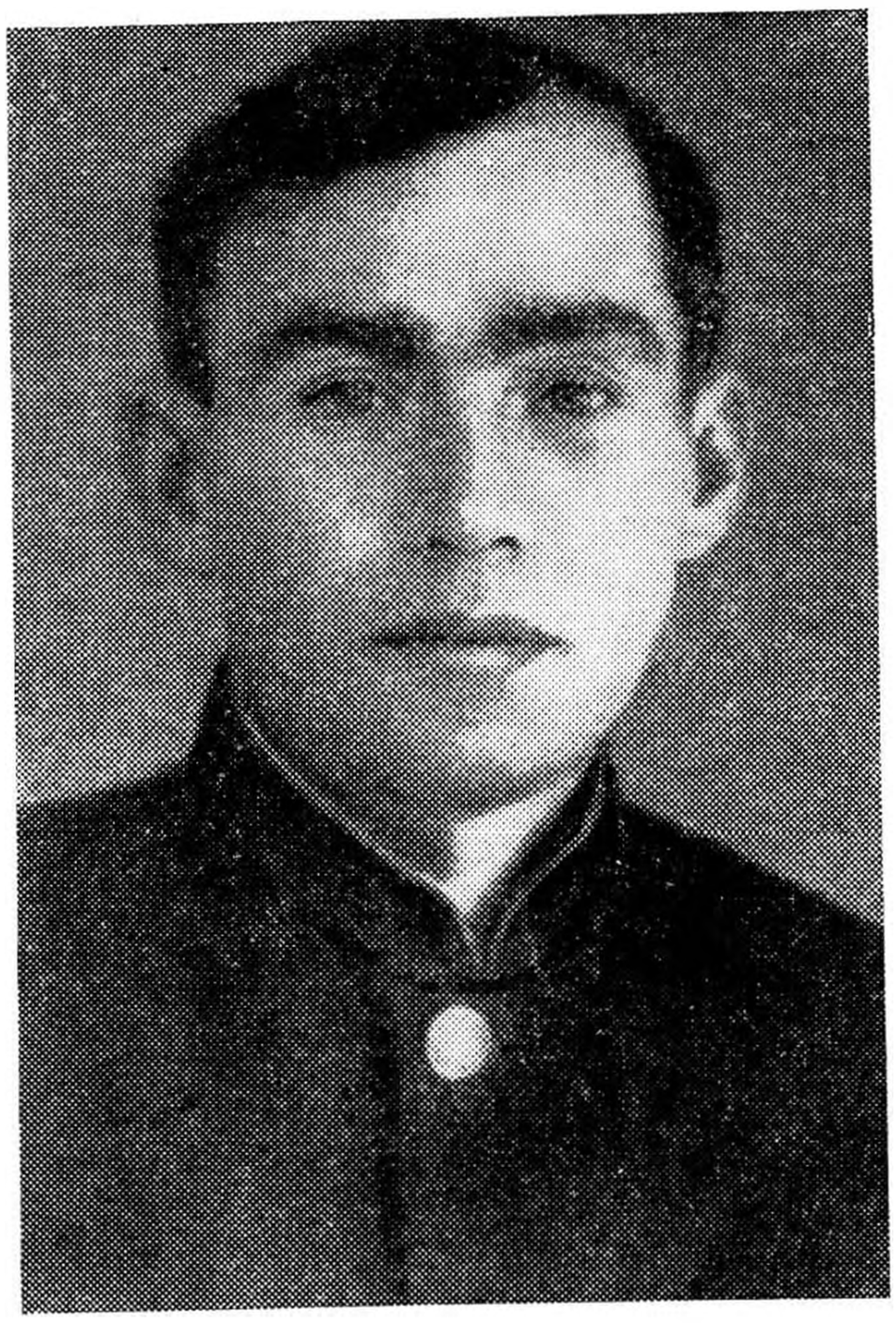
Первый налет вражеской авиации на станцию Кандалакша показал, что на перегонах необходимо рассредоточивать вагоны только несформированных еще поездов. Готовые составы должны находиться в другом месте. Особенно это важно в тех случаях, когда бомбежкой повреждены пути или стрелочные переводы и до их восстановления нельзя вернуть поезд с перегона на станцию. И еще мы пришли к выводу: если после объявления воздушной тревоги поезд находится на полдороге, его не следует направлять на станцию, а надо пропустить по обходному пути. Все это позволило прямые поезда, не требующие переработки, пропускать через Кандалакшу проходом. Для этого локомотивы засылались заранее на разъезд Плесозеро, с ними отправлялись работники пункта технического осмотра вагонов и кондукторские бригады. Они принимали поезда и следовали с ними по назначению.

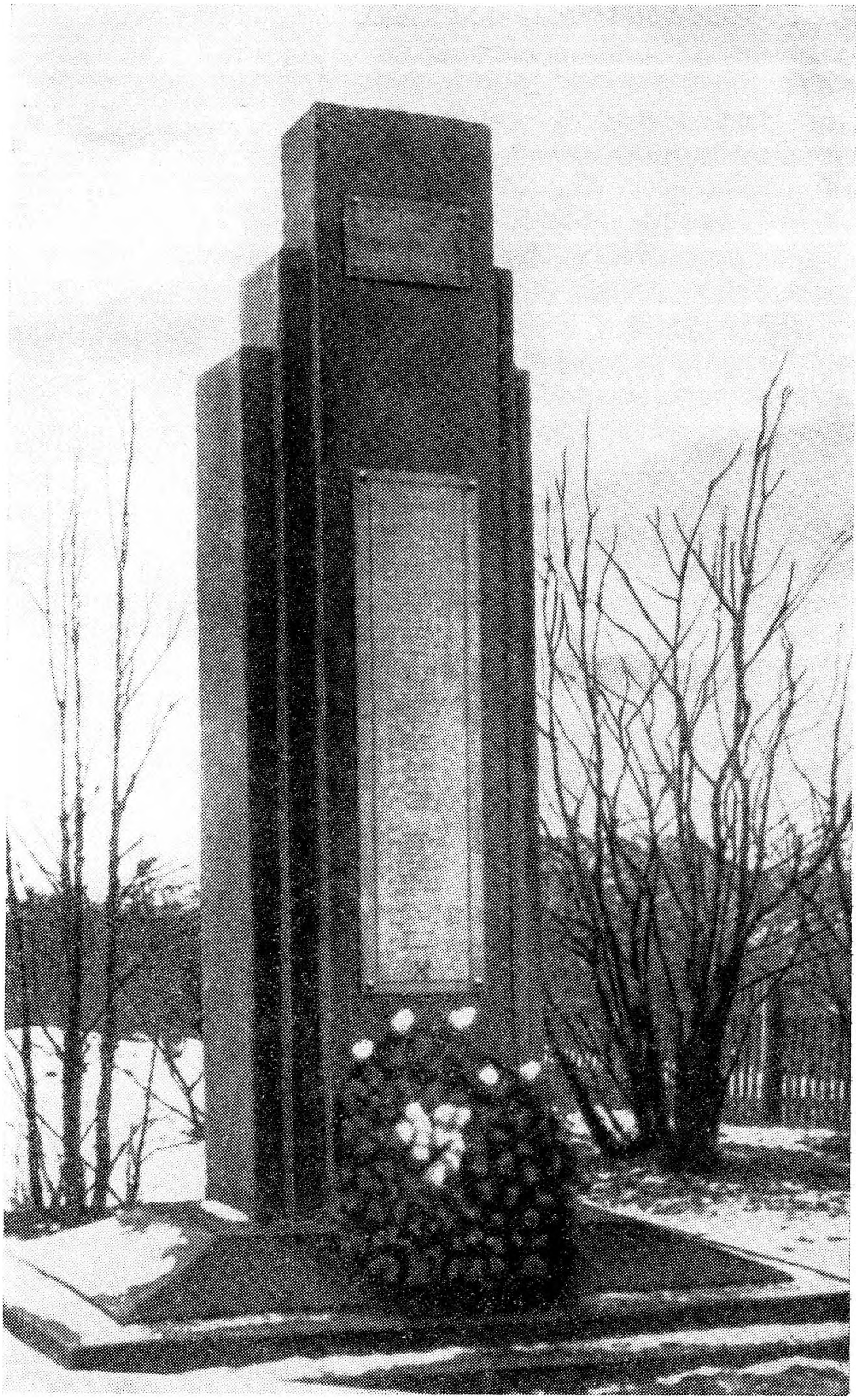
Круглосуточное движение поездов как на узле, так и на участке Кандалакша—Лоухи было затруднено — их часто бомбили. Поэтому руководство дороги приняло решение: движение на участке Кемь—Кандалакша производить только в ночное время с таким расчетом,



Составитель поездов В. И. Пахомов.

Старший стрелочник Е. А. Ерин





Памятник железнодорожникам Кандалакши, погибшим в годы Великой Отечественной войны.

чтобы отправленный поезд прибывал на конечную станцию участка не позднее 8—9 часов утра. Отступать от этого расписания было рискованно: то и дело появлялись вражеские самолеты.

Частые налеты не только днем, но и ночью выматывали работников узла. Чтобы создать им условия для отдыха, на крутом берегу реки Нивы, в километре от станционных путей, построили общежитие, в котором поочередно отдыхало 60 движенцев и 10 работников энергоучастка. На линейных станциях в некотором удалении от жилых зданий строили землянки для отдыха и для служебных целей.

В конце 1941 и начале 1942 года частые налеты сочетались с наступлением войск неприятеля на лоухском направлении. Враг ставил цель: перерезать главную магистраль, по которой шли из Мурманска в южном направлении поезда с боеприпасами, продовольствием и другими грузами.

Во второй половине февраля 1942 года на этом участке создалось критическое положение.

Командование фронта приняло срочные меры: со станции Кола перебросили стрелковый полк, который по Кандалакшскому отделению был пропущен с максимальной участковой скоростью — 48,5 километра в час. За это телеграммой начальника дороги и политотдела 23 февраля диспетчеру В. Овчарову, машинисту паровоза Я. Петрову и мне была объявлена благодарность и выданы премии.

Подкрепление сыграло решающую роль — в 34 километрах от станции Лоухи враг был остановлен.

...Однажды, это было в 1943 году, я прибыл с поездом на станцию Лоухи. Там находились два мягких пассажирских вагона, следовавших в Мурманск. В них ехал железнодорожный ансамбль под руководством композитора Дмитрия Яковлевича Покрасса. Я получил указание сопровождать артистов. При формировании поезда мягкие вагоны поставили в середину состава, а в хвост и голову — зенитное прикрытие. Перед отправлением поезда, это было в час ночи, я попросил Д. Я. Покрасса предупредить артистов: ложиться спать им придется не раздеваясь, так как участок, по которому сейчас поедем, часто подвергается налетам.

Проехали станцию Полярный круг, вокруг — воронки от взрывов. Едва стали ложиться спать, как началась стрельба — огонь вели зенитки поезда. В воздухе появился разведчик — «Мессершмитт-109». Развернувшись, он сбросил несколько бомб, одна из которых попала в тамбур вагона, в котором ехал Д. Я. Покрасс.

Машинист паровоза А. П. Иванов зачеканил пробоины в тендере, и мы отправились дальше. На станцию Ковда въезжали в тот момент, когда там объявили воздушную тревогу. Как

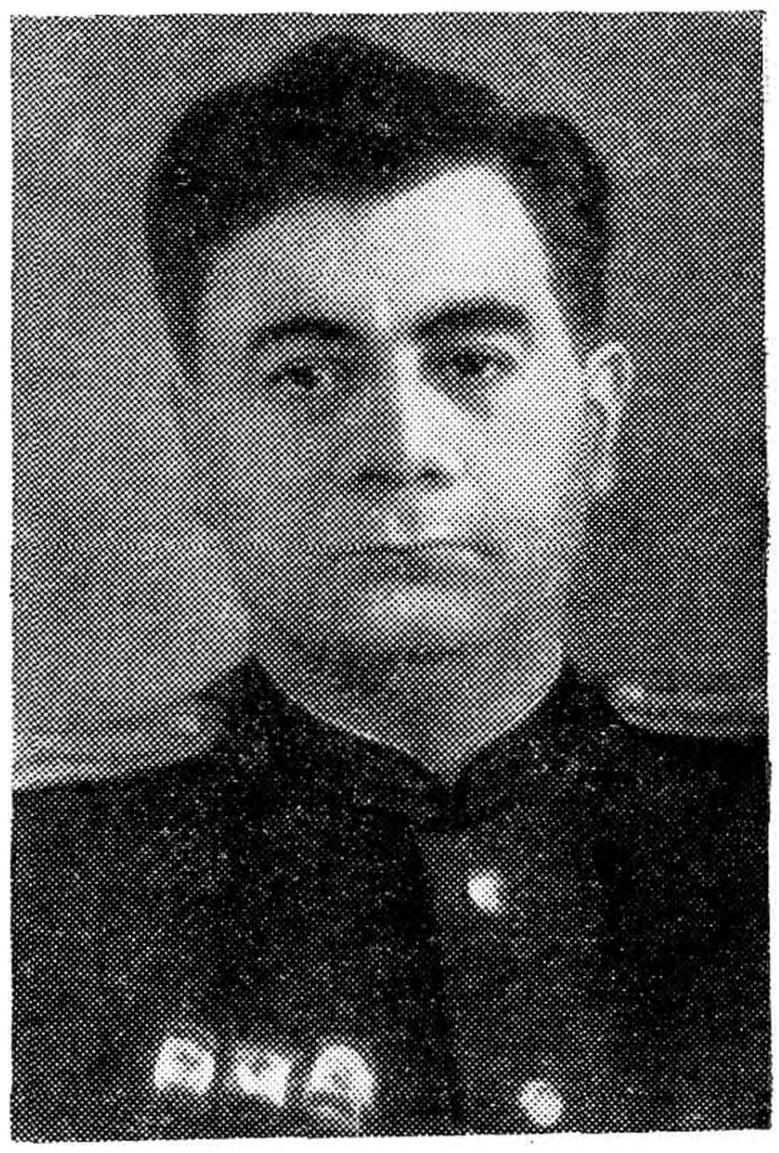
только остановился поезд, я приказал артистам бежать к реке, а дежурному по станции отправить поезд в сторону разъезда Гантос в выемку.

Только успели это сделать, как к станции приблизились 9 бомбардировщиков и 2 истребителя. Некоторые из них начали бомбить мосты, а другие — южные стрелки и пути станции. Три стрелочных перевода были разворочены, бомбы повредили также пути. Начальник военно-эксплуатационного отделения Б. Я. Карасиков приказал мне руководить подготовительными работами до прибытия восстановителей, а поезд с ансамблем отправить дальше.

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

М. Ю. Черкес,

заместитель начальника грузовой службы бывш. Кировской дороги



В 1941 году я работал заместителем начальника грузовой службы Кировской магистрали. В то же время был общественным председателем дорожного совета спортобщества «Локомотив» и, как всю жизнь, увлекался шахматами. Пишу об этом потому, что начало войны совпало с шахматным чемпионатом республики, и 22 июня я собирался на его очередной тур...

В тот же день в управлении дороги составили план первоочередных мероприятий, связанных с военной обстановкой. В частности, запретили отправку второстепенных грузов, особенно в крытых вагонах, необходимых для перевозки людей. Последовал приказ: из таких вагонов в пути следования изымать маловажные грузы. Предусматривалось обеспечение первых заявок начальника передвижения войск на дороге. Были даны указания о расстановке командных кадров на наиболее ответственных участках магистрали.

По приказу начальника дороги П. Н. Гарцуева я вскоре выехал в Лодейное Поле. Враг находился близко, и станция подвергалась методическому минометному обстрелу.

Отправив из Лодейного Поля последний поезд, я с группой железнодорожников выехал на маневровом паровозе на перегон. Вернуться обратно не удалось — попали под обстрел. Вынуждены были взять курс на станцию Янега. Отсюда удалось связаться с начальником дороги. Он предупредил, что мы отрезаны с юга, а на севере, у моста через реку Свирь, идет бой и отправлять туда людей и вагоны с мукой, которые находились в Янеге, нельзя. Закончить разго-

вор мы не успели — прервалась связь. Приняли решение: вагоны вскрыть и муку раздать населению, а всех, кто был на станции, отправить пешком по так называемому Архангельскому тракту.

Мы вместе с начальником станции и дистанции пути выехали на дрезине на север и благополучно проскочили через мост. На одной из станций нас встретил бледный, но спокойный молодой дежурный. Он сообщил, что все работники ушли, а он остался, без приказа он не может покинуть пост.

Мы предложили ему ехать с нами. Он спросил:

— Это приказ?

Только после утвердительного ответа дежурный сел в нашу дрезину.

В пути мы стали свидетелями неравного воздушного боя, в котором один наш летчик погиб, а второго, спустившегося с парашютом, в тяжелом состоянии мы увезли на прицепной платформе дрезины на станцию Токари, откуда направили его в Петрозаводск. По дороге нас дважды бомбили, но все обошлось благополучно. Несмотря на тяжелые ранения, летчик при приближении вражеских самолетов давал знак остановить дрезину, и мы прятались вместе с раненым в кюветах.

В октябре 1941 года меня назначили уполномоченным НКПС Кировской дороги по приему и перевалке в Мурманском порту грузов, поступающих из союзных держав. Уполномоченным Государственного Комитета Обороны в Мурманске был дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин. Его неиссякаемая энергия, колоссальная воля во многом определили благополучный прием грузов зимой 1941/42 года в незамерзающем Мурманском порту и отправление их на фронты.

Иван Дмитриевич в самые тяжелые минуты умел найти выход, вдохновить людей. Не забыть мне случая, связанного с приемом прибывшего из Англии в баржах специального бензина для английских самолетов. Этот бензин был чрезвычайно взрывоопасен, поэтому во время слива требовалось надежно прикрыть станцию и порт от авиации противника. Взрыв даже одной бомбы мог привести к страшным последствиям.

По этому поводу И. Д. Папанин созвал специальное совещание. Полковник, командовавший силами прикрытия, заявил, что летчики-североморцы не пожалеют жизни, чтобы не подпустить врага к Мурманску, но гарантировать, что ни один самолет противника не появится над портом и станцией, — невозможно. Однако Папанин категорически настаивал на полной гарантии и заявил, что в противном случае вынужден будет доложить И. В. Сталину о невозможности приема бензина, так как ставить под угрозу действие единственного незамерзающего порта не может. После этого, обращаясь к Папанину, полковник твердо произнес:

— Хорошо, слово такое даю.

Североморские летчики сдержали слово, проявив героизм и самоотверженность. Прикрывая Мурманск, лейтенант Хлобыстов в неравном бою с вражескими бомбардировщиками впервые в истории авиации дважды в одном бою таранил вражеские самолеты. И хотя фашистских машин было 20 против четырех наших, они не выдержали и повернули вспять. Хлобыстов на разбитой машине (с одним крылом) благополучно совершил посадку. За этот подвиг он был удостоен звания Героя Советского Союза.

...Острой проблемой неожиданно стала очистка цистерн, возвращавшихся в Мурманск после слива. Хотя рабочие, занятые на очистке, надевали противогазы, было много случаев, когда они теряли сознание. Врачи рекомендовали выдавать этим рабочим молоко, а в Мурманске его хватало тогда только для детей. И вот Иван Дмитриевич собрал женщин-матерей города и обратился к ним за помощью. Некоторые женщины плакали, но никто из них не отказался отдать часть молока, получаемого для детей, рабочим, занятым на очистке цистерн.

В первое время фашистские воздушные разведчики, используя преимущество в скорости, безнаказанно фотографировали порт и станцию. Это приводило к неприятным последствиям.

В ноябре 1941 года в Мурманск прибыла из США партия истребителей «Кобра», обладающих большой скоростью. Эти самолеты должны были быть отправлены в Москву. И. Д. Папанин позвонил И. В. Сталину и объяснил обстановку в Мурманске. Последовал приказ: два истребителя оставить для борьбы с разведчиками в мурманском небе.

Трудные задачи стояли в то время и перед железнодорожниками станции Мурманск и всего Мурманского отделения дороги. Частые налеты фашистской авиации, которая особенно активно вела себя в первый месяц после начала приема грузов, мешали огромной погрузке и вывозу вооружения, боеприпасов, продуктов. Движенцы, грузовые рабочие, бригады маневровых паровозов, вагонники под бомбами грузили, формировали и отправляли поезда, а путейцы, энергетики и связисты в кратчайшие сроки восстанавливали разрушенное.

Какой бы силы ни была бомбежка, продолжали оставаться на своих постах весовщик комсомолка А. И. Веревкина (она и сейчас работает на станции Мурманск), коммерческий ревизор М. Е. Мартынов, маневровый диспетчер В. М. Чибиров. Они, как и заместители уполномоченного НКПС П. И. Минин (ныне пенсионер), Н. А. Еркович (сейчас он начальник грузового отдела Мурманского отделения дороги), а также многие другие весной 1942 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом доблесть, умение и инициативу были награждены боевыми орденами и медалями.

С. Ф. Харитонов,

начальник службы пути бывш. Кировской дороги

В предвоенном 1940 году управление Кировской дороги переехало из Ленинграда в Петрозаводск. Служба пути, которую я возглавлял, как и другие службы, была укомплектована молодыми выпускниками Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта и Петрозаводского техникума. Предстояли большие работы, однако осуществить их мы не успели, и к началу войны дорога располагала слабым путевым хозяйством.

С первого дня войны начались налеты авиации и разрушения. В наиболее тяжелом положении оказался коллектив Лоухской дистанции пути, руководимой В. И. Заровняевым.

К станции Лоухи примыкает Кестеньгская ветка (в военных сводках часто упоминалось кестеньгское направление), дистанция подвергалась ожесточенным налетам вражеской авиации. После каждого из них пути были в сплошных воронках, с перебитыми рельсами.

Плечом к плечу работали путейцы и восстановители. Снабжение материалами прекратилось, рельсы собирались буквально из кусков. За годы войны путейцами было собрано таких рельсов около 30 километров, заготовлено свыше 130 тысяч шпал. Подбирались куски накладок, болтов, костылей. Все сваривалось и снова шло в дело. Мастерские работали круглосуточ-

но. Лоухские путейские мастерские знали и воины Карельского фронта: здесь ремонтировали танки, полевые электростанции.

На дистанциях были созданы путейские восстановительные летучки. Они состояли из дрезины с вагоном или прицепом, имевшим полный набор инструмента и материалов. Работа на летучке требовала от людей большого мужества. Сутками не покидал дрезины шофер И. Казаев, на посту погиб его юный помощник Дима Димаков. На 1047-м километре взрывом бомбы была уничтожена одна летучка, при этом погибло 15 человек вместе с дорожным мастером В. Мерекиным, а многие были ранены.

...Однажды начальник дороги приказал мне выехать в Мурманск. Он сказал, что звонил И. Д. Папанин и просил командировать к нему путейца. Явился я утром, меня попросили пройти в кабинет Ивана Дмитриевича и там подождать. Маленькая комната, стол, несколько стульев и диван. Натоплено жарко. В кабинете находились два иностранных офицера и переводчик. Офицеры, как я узнал, решили переждать морозы и задержали передачу военных грузов. Иван Дмитриевич был очень зол, он требовал дословного перевода его возражений, но переводчик не решался этого сделать...

Вместе с И. Д. Папаниным поехали в порт, где ожидался большой караван кораблей и нужно было в короткий срок уложить новые железнодорожные пути.

Работу выполняли путейцы Мурманской дистанции во главе с И. С. Лузгиным. В лютый мороз с пронизывающим ветром с Баренцева моря, в условиях полярной ночи трудились мурманцы, причем пути требовалось уложить по глубоким ряжам причала, где каждое неосторожное движение грозило падением. Однако все выполнили на два дня раньше срока.

* * *

Река Онега берет свое начало из озера Лача и к концу 400-километрового пути, вобрав десятки других рек, широко вливается в Белое море. Железнодорожная линия Сорокская — Обозерская, тогда единственная коммуникация с Мурманским портом, пересекает Онегу у станции Вонгуда. В декабре 1941 года на заседании Военного совета фронта обсуждался вопрос о ледоходе на Онеге. Главный инженер стройки В. И. Рождественский доложил, что существующий деревянный мост — временный, сооружен он для нужд строительства, на пропуск льда не рассчитан и нет уверенности, что он выдержит ледоход. По предложению члена Военного совета Г. Н. Куприянова было принято решение форсировать строительство постоянного моста и вместе с тем обеспечить сохранность существующего.

Ответственность за разработку мероприятий по пропуску ледохода возложили на службу пути. В помощь нам были приданы взвод саперов-подрывников и подразделение водолазов. Большую помощь оказал Онежский райком партии. Были выделены три парохода, получены недостающие материалы, договорились о воздушной разведке. О характере ледохода попросили рассказать стариков из ближайших деревень.

На Онеге началась напряженная работа. Были построены дополнительные ледорезы, отремонтированы и усилены ряжи, заготовлено свыше 10 тысяч зарядов взрывчатки, на протяжении 11 километров подорван лед. На пароходе «Лев Толстой» установили центральный пост наблюдения, связанный с отданными постами. На новом мосту строители организовали круглосуточную работу.

Наступило утро 24 апреля 1942 года. Центральная 88-метровая ферма уже стояла на временных рамных опорах, и думалось: пройдет еще 3—4 дня, и она обоснуется на своем постоянном месте.

В 12 часов люди заняли свои места. Начался ледоход, и шум льда слился с первыми взрывами. Все шло хорошо. Но затем напор льда усилился, и ледорезы начали разрушаться...

Надо было предотвратить беду. В те годы люди забывали, что такое страх и опасность. По движущемуся льду саперы-подрывники и путейцы добирались до заторов и закладывали взрывчатку. С дальних постов сообщили, что с причалов сорвало баржу и она несется к мосту. На перехват выехала бригада смельчаков.

Трое суток шла борьба за мост, и он был спасен.

* * *

Вот еще один эпизод тех военных лет. В декабре 1941 года я получил приказание встретить на станции Малошуйка литерный поезд. Контрольный паровоз сопровождал начальник дистанции Г. Д. Лелюхин. На мой вопрос, почему превышается скорость, он ответил, что получено указание проехать «с ветерком».

В воздухе появились наши патрульные самолеты, а затем подошел и поезд. Было около 30 градусов мороза. Из вагона вышел наш посол в Великобритании И. М. Майский. Мы представились. Он сообщил, что сейчас выйдут министр иностранных дел Англии Иден и генерал Кларк.

Посоветовавшись, решили, что лучшим местом для их прогулки будет лежневая дорога по краю леса. День был ясный, мороз распушил деревья. Министр и генерал были одеты по-зимнему, а сопровождавшая их свита нарядилась явно не по сезону. Все они пытались прочесть название станции, но ничего похожего не получалось. Пока читали, мороз пробрал свиту, и

она стала жаловаться на холод. «Помилуйте, — сказал начальник станции, — сегодня у нас теплый день!» Иден повернулся к нашим солдатам и посмотрел на них долгим, внимательным взглядом.

На прогулке Иден был разговорчив. Его интересовали содержимое пайка рабочих, налеты авиации, размеры разрушений, но неизменно разговор возвращался к линии Сорокская — Обозерская. Он не мог понять, откуда взялась эта линия вдоль побережья Белого моря протяженностью свыше 350 километров. Спросил, когда и за сколько времени построили. Мы ответили. Иден остановился, поднял палец и, обращаясь к генералу Кларку, сказал: «Вот это темпы!»

Линия Сорокская — Обозерская начала действовать недостроенной. Трудные геологические условия усложняли ее эксплуатацию. Трасса проходила по разжиженным глинам, которые достигали 30-метровой глубины. Подчас из-под колес поезда выбивались фонтаны, долетавшие до будки машиниста.

Строителями и путейцами была проделана огромная работа. Путь проверялся после прохода каждого поезда, его сопровождали работники пути, а в наиболее опасных местах круглосуточно дежурили путейские бригады и сигналисты. В любое время суток, в любую погоду жители соседних деревень становились рядом с железнодорожниками и строителями. Содержание стальных километров на этой линии было возложено на прибывшие сюда коллективы Петрозаводской и Медвежьегорской дистанций пути, которыми руководили П. Я. Монахов и Г. Д. Лелюхин.

Сознание высокого долга, чувство особой ответственности позволили преодолеть все трудности. За годы войны на этой линии не было допущено ни одной серьезной аварии.

А. И. Лопатко,

секретарь парторганизации
станции Кандалакша

Город Кандалакша и станция, где я работал заместителем начальника, с первого дня войны стали прифронтовыми: враг находился в нескольких десятках километров. Часто объявлялись воздушные тревоги, обрушивались бомбы. Но я не помню случая, чтобы кто-либо из железнодорожников оставил пост, не выполнил приказа.

Когда в Мурманск стали приходить суда наших союзников, с севера пошли грузовые поезда с военной техникой, боеприпасами, бензином, продовольствием. Много пришлось потрудиться станционникам, сохраняя при налетах эти ценные грузы. И надо отдать должное составительским бригадам, стрелочникам, дежурным по станции — сложная работа по рассредоточению всех грузов производилась своевременно и доброкачественно. Потерь грузов на станции за все время войны не было.

Особенно отличились в этот период дежурные по станции А. П. Терентьев, В. П. Конев, составительские бригады М. В. Васильева, А. М. Зенкова, А. Н. Карташева, В. П. Пахомова, стрелочники Е. А. Ерин, А. С. Боева, А. Т. Толстикова, работники технической конторы Е. Р. Пуговкина, И. М. Белова, Н. П. Юдина, старший помощник И. Н. Завалишин.

Шел 1942 год. Молодой дежурный по станции Володя Воронцов работал в дневной смене. Из Мурманска в это время прибыл поезд с воинскими грузами. Еще до его прибытия Володя договорился с дежурным по паровозному депо о быстрой выдаче локомотива, со стрелочниками — о немедленном обмене локомотивов, а с вагонниками — о ремонте вагонов с ходу.

Все готово, Воронцов стоит на путях у поезда. Машинисту вручен жезл, и состав трогается. В это время на 7-й путь, где находился Воронцов, падают бомбы. Осколок попал в сердце Володи. Лучший дежурный по станции погиб как солдат на боевом посту.

Еще налет вражеской авиации, ожесточенная бомбежка. Но молодая стрелочница П. И. Талова не ушла с поста, хотя более 20 осколков разбитого оконного стекла впились в лицо девушки. Маневровая работа продолжалась...

Летом здесь светло и поздно вечером. На 1-й путь прибыл пассажирский поезд. Только успели сменить паровоз на электровоз, как над станцией появился вражеский самолет. Составитель В. П. Пахомов поднялся в кабину машиниста электровоза и предложил немедленно, не ожидая указания дежурного по станции, отправляться в Плесозеро. Поезд ушел. На месте, где стоял состав, вскоре зияли воронки от бомб. Сколько было спасено жизней!

Таких примеров можно привести много. Работники станции подчас работали по две и три смены подряд, выгружали вагоны, заготавливали топливо, очищали пути от снега. Жили мы единой семьей и трудились по закону: один за всех, все за одного.

О начале войны я узнал в 9 часов утра от начальника станции Кирки и сразу же с обратным поездом возвратился в Алакуртти, где работал старшим дорожным мастером. К этому времени от станции Куолоярви в сторону границы уже было снято два километра пути. Рельсы и скрепления вывезли, а шпалы сожгли.

Алакурттинская дистанция укомплектовывалась в основном за счет командиров и рабочих, присланных с других железных дорог. Многим из них условия Заполярья не понравились, они искали повода уехать. С началом же войны все это прекратилось. За исключением эвакуированных матерей с детьми, все остались работать на дистанции, а многие работают в Заполярье и до сего времени.

12 июля мы погрузили имущество дистанции для эвакуации в Кирки. В это время фашистские самолеты в первый раз совершили налет на Алакуртти. Были разрушены пути, бомба попала в пассажирское здание, погибло несколько военнослужащих и начальник товарной конторы. Группа рабочих — примерно 40 человек — без перерыва с 14 часов до 6 часов утра следующих суток восстанавливала путь. Активное участие в этих работах приняли начальник станции А. Ф. Шатилов и дежурный по станции М. И. Иванов.

Примерно в середине июля на станцию прибыл 6-й железнодорожный батальон, в задачу которого входила эвакуация железнодорожного имущества. Мы выехали на разборку пути 135-го километра (я был прикреплен к батальону от дистанции пути), но попали под огонь вражеской артиллерии. При-

Я. Т. Байков,

работник пути Мурманского отделения

шлось возвратиться на 130-й километр. Отсюда до Алакуртти путь уже разобрали, а рельсы и скрепления вывезли. От 99-го километра до 72-го путь был частично разрушен «червяком». В первой половине сентября фашистов здесь остановили.

В конце августа была прервана связь от станции Нямозеро до станции Войта (станция Алакуртти уже была оставлена). Чтобы забрать из Войты железнодорожников и выяснить создавшееся там положение, из Нямозера выехали на дрезине начальник дистанции А. В. Миланович, его заместитель по политчасти П. М. Ситников и я.

Близились сумерки, когда мы подъезжали к семафору станции Войта и там едва не столкнулись с дрезиной 6-го батальона, шедшей нам навстречу. Эта дрезина вывозила последних военнослужащих 6-го батальона. Здесь же оказался дорожный мастер П. И. Брынцев. Железнодорожники Войты оставались на месте. После короткого совещания решили, что с дорожным мастером пойду пешком на станцию Войта, а дрезины последуют на станцию Капройво и потом возвратятся за нами.

У восточной стрелочной будки встретили дежурного по станции Панкова. Он доложил:

— Здесь стоят поврежденный локомотив без бригады, исправный паровоз и двадцать вагонов, но путь разрушен с обеих сторон.

Я решил во что бы то ни стало вывести исправный паровоз. Вскоре подошли дорожный мастер и семь рабочих. Выяснилось, что на паровозе находятся машинист (если не ошибаюсь, Е. И. Хилько), его помощник и кочегар.

Возле паровоза путь был разрушен немного (сюда попала 100-килограммовая бомба), и к рассвету мы его восстановили. К исправному паровозу прицепили неисправный и вагоны и уже хотели отправляться, как вдруг появился вражеский самолет. Он сбросил две бомбы, разорвавшиеся в болоте, которые, к счастью, не причинили никакого вреда.

На станцию Капройво прибыли около 9 часов утра. В это время два «мессершмитта» обстреляли наш состав из пушек и пулеметов. Были легко ранены помощник машиниста и кочегар.

Около 17 часов мы прибыли в Нямозеро. Прошло примерно около получаса. Служба воздушного наблюдения сообщила о приближении к станции около 30 вражеских самолетов. Часть из них повернула в сторону участка Княжая—Лоухи, а 12 самолетов начали бомбить Нямозеро. Вышли из строя четыре паровоза, были разрушены все пути. Около 20 часов мы затратили только на то, чтобы засыпать воронку. В восстановлении участвовали главным образом красноармейцы 6-го батальона. Им активно помогали путейцы, уже вторую ночь работавшие без отдыха.

Зима 1942/43 года была самой напряженной для восстановителей. Только ненастье давало нам отдых от вражеских самолетов. В хорошую погоду редкий день обходился без выездов восстановительного поезда...

Наибольшее количество налетов и разрушений было на участке Жемчужная—Ковда Кандалакшской дистанции пути. Здесь, проявляя огромную стойкость и находчивость, трудились наши товарищи: дорожный мастер станции Жемчужная Н. Н. Васильев, бригадир В. Д. Кириллов, дорожный мастер станции Княжая И. Т. Горбатых и другие.

Помню такой случай. В конце апреля или в начале мая мне сообщили, что самолеты прошли над перегонами Жемчужная—Долгий—Княжая—Гангос. Сразу же на дрезине выехал с бригадой рабочих. На станции Жемчужная дорожный мастер Н. С. Изотов доложил, что на 1130-м километре бомба повисла на обочине полотна, а две другие торчат неподалеку, угрожая проходящему поезду. Четвертую бомбу не обнаружили. Со станции Княжая сообщили, что на перегоне Жемчужная—Гангос обнаружены две бомбы.

Чтобы обезвредить эти бомбы, мы с пиротехником В. А. Коротких приняли такое решение: для проверки пустить дрезину без людей мимо бомбы тихим ходом. Она благополучно прошла. Но рабочих повезли в обход. Вначале мы обезвредили бомбы на перегоне Княжая—Гангос, а затем подорвали остальные, сохранив при этом в целости путь.

Подобных выездов у нас было много, в них всегда участвовали рабочие И. Семенов, А. Логинов, В. Иванов и П. Иванов, шоферы дрезин Г. Агафонов и П. Абразумов, дорожный мастер Н. Изотов. Все они бесстрашно выполняли свою опасную работу.

С началом войны прекратилось снабжение нас рельсами, шпалами, крестовинами. Многих рабочих призвали в армию, откомандировали в специальные железнодорожные формирования. Штат на околотках не был укомплектован, состоял он в основном из женщин. Проводить текущее содержание пути становилось все труднее. Бригады главным образом занимались ремонтом рельсов, их сменой. Но и при этих условиях путейцы обеспечивали не только бесперебойное, но и безопасное движение поездов.

Мне хочется назвать имена моих наиболее отличившихся товарищей. Это рабочие И. Галкин, О. Васильева, Е. Изотова, О. Лебедева, О. Котлов, Н. Кукин, бригадиры В. Петров и Н. Чебуханов, дорожные мастера М. Петров, М. Морозов, путевые обходчики К. Качесов и А. Баев. Их было много таких отважных людей, всем сердцем преданных делу.

Службе сигнализации и связи в управлении Кировской дороги в Петрозаводске был отведен нижний этаж, где разместились телеграф, телефонная станция и аккумуляторный зал. Аппаратура телеграфа была, как говорят, «с иголочки», новая и по тому времени совершенная, работала весьма устойчиво, и ее было приятно обслуживать.

В первый день войны нас, связистов, собрал начальник Петрозаводской дистанции А. А. Душин. Мы приняли решение: идти в военкомат и записаться в ополчение. Построились в колонну, в которой находились все электромеханики и монтеры-связисты Петрозаводского узла, и двинулись в военкомат. Там нас встретил один из старших офицеров, расспросил, кто мы такие, и в конце концов заявил: возвращайтесь, ваше дело обеспечить бесперебойную связь.

Мы несли круглосуточное дежурство, а в свободное время рыли укрытия. Подбирали, запасали материалы и инструменты — готовились к налетам врага. И вот в начале июля ранним утром над Петрозаводском появились первые гитлеровские самолеты.

Вскоре началась эвакуация населения. В первую очередь отправляли из города детские учреждения, стали эвакуироваться и предприятия. Настала и наша очередь. Нам тоже было приказано снимать оборудование, грузить в вагоны и отправлять на север, так как путь на юг уже был отрезан. С болью в сердце разбирали мы только что установленную аппаратуру, бережно ее демонтировали, оставляя концы проводов включенными в аппараты, чтобы по прибытии на новое место как можно быстрее вве-

Ф. М. Абашин,

заместитель начальника Малошуйской дистанции сигнализации и связи

Начальник службы сигнализации и связи бывш. Кировской дороги А. А. Душин.

Старший помощник начальника станции Кандалакша В. П. Конев.

сти их в действие. Коммутаторы, телефонные рамки вынимали вместе с монтажным проводом и в таком виде упаковывали в ящики. Громоотводные полосы аккуратно завертывали в ковровые дорожки. Щиты реле вместе с монтажным кабелем также укладывали в ящики. Аккумуляторные батареи разбирали. Пластины укладывали в специально сделанные деревянные каркасы. Мы даже сняли внутреннюю проводку. Все это было погружено в вагоны и увезено в Беломорск. Там мы смогли в кратчайшие сроки пустить в ход все оборудование.

Демонтаж аппаратуры окончился во второй половине сентября 1941 года. 28 сентября вражеская авиация нарушила связь в районе станции Лучевой. Для ее восстановления был привлечен и я. Забрав инструменты и материалы, мы на автомашине поехали к месту аварии. Разрушений оказалось немного, и связь с Петрозаводском была восстановлена быстро. Серьезные разрушения мы застали на станции Заделье. Здесь пришлось повозиться долго. Вечером мы должны были вернуться в Петрозаводск, но это оказалось уже невозможным. Враг бил по городу из минометов, горели Гостиный двор, театр и другие здания.

Я был откомандирован вначале в Беломорск, где обосновалось управление Кировской дороги, а затем на станцию Обозерскую для работы в филиале управления.

Жили мы в вагоне, питание было одноразовое, в рационе — один суп. Было голодно. Но, несмотря на это, работа шла, связь обеспечивалась. Больше всего нас беспокоили линейные сооружения на участке

Обозерская—Беломорск. Здесь часто случались повреждения.

В конце декабря 1941 года меня откомандировали на станцию Малошуйка и назначили заместителем начальника дистанции сигнализации и связи.

Железная дорога здесь была недостроена, на линии вместо столбов использовались деревья, провода во многих местах были подвешены на крючьях без изоляторов. Не все перегоны имели жезловую сигнализацию. На телефонной станции не были смонтированы аккумуляторы. Телеграф получал питание от временных источников тока, зарядные устройства отсутствовали. Строители свертывали работы и готовились к отъезду. Все недоделки легли на наши плечи. Под жилье пришлось приспосабливать времянки. Было голодно и холодно.

Первая наша задача была: полностью пустить телефонную станцию, обеспечить устройства связи стабильным электропитанием, подготовить кадры бодистов и телефонистов. Взяли на работу местных девушек — жительниц Малошуйки и станции Мудьюг.

Располагая хорошей аппаратурой и аккумуляторами, вывезенными из Петрозаводска, мы быстро собрали батарею и смонтировали проводку. Не оказалось у нас зарядных устройств. Зарядный щит был собран на штепсельных розетках, которые впоследствии заменили контроллерами, а вместо выпрямителей использовали сварочный агрегат, благо он давал постоянный ток. Таким образом мы получили надежное питание для наших устройств. За это время бодистки научились работать на аппаратах.

Мастер дорожной лаборатории депо Кандалакша Г. Г. Гладилин.

Составитель поездов станции Кандалакша М. В. Васильев.

Так, преодолевая трудности, мы в 1943 году привели в порядок линию связи на всем участке — от станции Нюхча до Обозерской. Повреждения сократились. Наладили мы кое-как и свой быт. Люди обжились во времянках: обмазали глиной пазы и проконопатили их. Весной нам выделили земельный участок, где мы посадили картофель и осенью собрали хороший урожай. Около домов устроили огороды.

Однажды летом нас порадовал своим приездом композитор Д. Я. Покрасс. Концерт состоялся на вокзальной площади Малошуйки. Выступление музыкантов чуть не сорвали... комары: они тучами вились над головами артистов и зрителей. Выручили ребятишки — они ветками отгоняли комаров от музыкантов.

В конце июня 1944 года пришла радостная весть об освобождении Петрозаводска. Вагоны с нашим оборудованием отправились на юг, и 12 июля мы прибыли в столицу республики. На тротуарах росла трава, многие здания и мосты были разрушены. Но наши служебные помещения оказались целыми, и, как только прибыла аппаратура, мы с радостью водворили ее на старое место. Заработала связь, пошли поезда...

Г. В. Шмалев,

машинист депо Кандалакша

Я родился в деревне, отстоявшей на 40 верст от ближайшей станции, и до 15 лет не видел железной дороги. Как-то в детстве, читая рассказ Л. Н. Толстого «Девочка и грибы», где, помнится, говорилось, как девочка, рассыпав между шпал грибы, пыталась их собрать перед приближающимся поездом, я представлял «железку» как обычную дорогу. Но так случилось, что в 22 года я стал машинистом...

После окончания Ленинградского техникума железнодорожного транспорта имени Ф. Э. Дзержинского я в 1936 году прибыл в Кандалакшу, а через год мне доверили водить поезда. Начало войны застало меня в Ленинграде, где я проводил отпуск. Узнав о нападении фашистов на нашу страну, сразу возвратился к месту работы.

...1942 год. Фронт приблизился к Кандалакше. Многие комсомольцы, в том числе и я, в эту тяжелую для Родины годину решили связать свою судьбу с партией. В ноябре нас приняли кандидатами в члены ВКП(б).

Меня назначили старшим машинистом комсомольско-молодежного электровоза. Моими сменщиками были В. Исаев и С. Федяшев, помощниками — А. Блюмбаум и В. Макаров (ныне он машинист, Герой Социалистического Труда). Наша бригада, как и многие другие, взяла на себя обязательство своими силами производить периодический ремонт локомотива. Трудно приходилось: работали сутками, в перерывах между поездками, часто под бомбежками, ремонтировали машины, а то уходили на оборонные работы, — рыли окопы.

Вот и выходило, что мы не только водили поезда. Все приходилось

делать. Плохо было с питанием, начиналась цинга. Выделили бригады для заготовки грибов и ягод, ловли рыбы, охотников за лосями. Плохо с топливом — посылали бригады на заготовки дров. Помню, моему другу В. Исаеву поручили это дело. Как он переживал, когда на Пинозере штормом разбросало и унесло плот, — какой же он сплавщик?

Работали напряженно. Гитлеровцы в ту пору хвастались, что Кировская дорога перерезана и Москва оторвана от незамерзающего Мурманского порта. А мы по этой «отрезанной» дороге от Имандры до Кандалакши (128 километров) за два часа и две минуты провезли министра иностранных дел Великобритании Идена, направлявшегося в Москву...

НА ВОЕННЫЙ ЛАД

Я. Л. Каганский,

начальник врачебно-санитарной службы бывш. Кировской дороги

Кировская дорога с первых дней войны стала фронтовой, и двухтысячный коллектив ее медицинских работников быстро перестроил свою работу, приспособив ее к требованиям военного времени.

Главврач больницы станции Волховстрой-1 хирург А. М. Аверьянов вместе с частью медицинского персонала выехал осваивать сданную в начале войны в эксплуатацию железнодорожную линию Сорокская—Обозерская и сумел в короткий срок развернуть на станции Малошуйка больницу на 100 коек, специализированную поликлинику и обеспечить квалифицированной медицинской помощью эвакуированное население.

Он же с помощью второго хирурга М. Я. Бенской организовал при больнице пункт переливания крови и с конца 1941 года всех нуждающихся обеспечивал донорской кровью. В годы войны А. М. Аверьянова наградили знаком «Почетному железнодорожнику». Хирург М. Я. Бенская была удостоена Почетной грамоты Президиума Верховного Совета республики.

В сентябре 1941 года в распоряжение врачебно-санитарной службы дороги прибыл по окончании мединститута В. И. Карташов. Его назначили участковым врачом поликлиники станции Масельская. Затем он стал главным врачом линейной амбулатории на станции Лоухи. Эта станция в годы войны находилась на переднем крае Кировской магистрали, часто подвергалась налетам вражеской авиации.

Однажды бомба попала в стоявший на станции вагон с боеприпасами. От сильного взрыва пострадали почти все дома Лоухи, в том числе и здание амбулатории.

Главный хирург железнодорожной больницы Г. А. Сологуб.

Карташов немедленно развернул медпункт недалеко от станции в землянке, расположенной в лесу, и круглосуточно оказывал медицинскую помощь населению. За энергию и инициативу В. И. Карташов был награжден нагрудным знаком «Почетному железнодорожнику».

В железнодорожной больнице станции Кандалакша в годы войны работал главным хирургом Г. А. Сологуб. Это был отличный специалист и организатор здравоохранения, пользовавшийся большим авторитетом у населения. В 1942 году он создал при больнице станцию переливания крови и сумел привлечь значительное число доноров. На бланках денежной компенсации доноров стала обычной надпись: «В фонд обороны». Активную помощь главврачу оказывала заведующая акушерско-гинекологическим отделением больницы Р. Е. Гонопольская-Карасикова.

За инициативу и умелую организаторскую работу Г. А. Сологубу было присвоено почетное звание заслуженного врача РСФСР. Р. Е. Гонопольскую-Карасикову наградили Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР.

Раненые начали поступать в Кандалакшу в первые же дни войны, когда госпитали только формировались. В железнодорожной больнице было срочно развернуто 75 коек. Некоторое время раненые находились здесь, а затем на пароходах их отправляли в Архангельск для распределения по тыловым госпиталям.

Хирурги больницы часто сутками не покидали операционной. Только в первый год войны было сделано свыше 500 полостных операций и около 260 операций на конечностях. Надо отметить врача Л. В. Семенова — постоянного нашего консультанта и контролера общего наркоза тяжелораненых. Много трудностей выпало на долю молодого хирурга Ф. С. Чуркова, главного врача Л. О. Акодуса, медицинских сестер А. А. Тичачиной-Красавцевой и Н. И. Дорожинской. Весь коллектив больницы — врачи, средний медперсонал, санитарки — трудился не жалея сил, в условиях постоянных вражеских бомбежек.

В годы войны Сорокская превратилась в большую узловую станцию, через которую следовал большой поток пассажирских поездов и воинских эшелонов. Узел обслуживал город Бело-

морск, где находились эвакуированные из Петрозаводска правительственные учреждения республики, штаб фронта и управление дороги. Для наблюдения за санитарно-эпидемиологическим состоянием поездов и воинских эшелонов на станции Сорокская были организованы железнодорожный и военный санитарно-контрольные посты (СКП), которые проводили обширную санитарно-профилактическую и противоэпидемиологическую работу. Возглавляла СКП врач Н. А. Казакевич.

Энергичной и самоотверженной работой отличались многие медицинские работники дороги, в их числе такие опытные санитарные врачи, как А. А. Сомов, работавший в дорожной санитарно-эпидемиологической станции, В. К. Кубышкин — руководитель санитарно-эпидемиологической станции Мурманского отделения.

Лето 1942 года. Вражеские самолеты сбрасывают на Мурманск и его порт большое количество фугасных и зажигательных бомб. Пожар уничтожил много зданий, сгорели железнодорожная поликлиника и больница на станции Мурманск. Их главные врачи В. К. Кубышкин и М. А. Розенфельд вместе с другими медицинскими работниками, рискуя жизнью, вывели всех больных из здания больницы и вынесли наиболее ценное имущество и аппаратуру. В короткий срок они развернули поликлинику в другом помещении. Медицинское обслуживание железнодорожников и членов их семей продолжалось.

В 1943—1944 годах нас подстерегла еще одна беда — среди железнодорожников и членов их семей возникло опасное заболевание — авитаминоз (цинга). Люди заболевали этим тяжелым недугом из-за недостатка овощей и фруктов. Мы немедленно начали вводить в рацион столовых хвойный настой, организовали санитарно-просветительную работу. В пустовавших тогда домах поселка Сеннуха, расположенного в лесу за станцией Кемь, был развернут стационар на 150 коек для заболевших цингой. Руководила им М. С. Левенштейн.

Около 5 тысяч больных железнодорожников и членов семей прошло через стационар, их здоровье и трудоспособность были восстановлены.

Большую помощь железнодорожникам в профилактике цинги и борьбе с ней оказал уполномоченный Государственного Комитета Обороны И. Д. Папанин.

ТРИ СТРАНИЦЫ ИЗ БЛОКНОТА

Ю. А. Николаев,

корреспондент газеты «Кировская магистраль»

Передо мной старый-престарый блокнот. Записи в нем сделаны 26—27 лет назад. Каким-то чудом уцелел он на самом дне ящика письменного стола. Перебирая иногда бумаги и уничтожая все лишнее, я каждый раз щадил пожелтевший блокнот. Его выцветшие строчки напоминали о грозовых днях Великой Отечественной войны...

В те годы я работал корреспондентом железнодорожной газеты на северном участке Кировской магистрали. Многие записи в блокноте — результат личных встреч. Другие сделаны по рассказам очевидцев событий. Все они — абсолютно достоверны. Я выбираю три короткие записи. Это — несколько эпизодов из жизни железнодорожников, наполненной напряженным трудом, опасностью, героизмом.

„ОБЫЧНЫЙ“ РЕЙС МАШИНИСТА ЛАПЧЕНКО

Машинист Кандалакшского электровозного депо Трофим Иванович Лапченко вел поезд на большой скорости. Он почувствовал опасность, когда к привычному гулу машины примешался прерывистый противный вой. Лапченко выглянул из кабины. С правой стороны на небольшой высоте шли два «юнкерса», на крыльях их ясно были видны черные кресты. Бомбардировщики обогнали состав и скрылись за сопкой.

Трофим Иванович понял их маневр: они развернутся, наберут высоту и, как только поезд покажется из-за горы, атакуют его. А чем он может ответить врагу? «Стреляющие» поезда появились на заполярном участке несколько поз-

же: к эшелонам стали прицеплять одну-две платформы с пулеметами. Но в начале войны у железнодорожников не было другой защиты против нападения с воздуха, кроме маневра.

Расчет Лапченко был прост: втащить состав на подъем и на самой большой скорости ринуться под уклон навстречу опасности. Может быть, думал машинист, быстрое движение поезда на извилистом участке помешает фашистам прицельно сбросить бомбы. Так и получилось. Состав успел проскочить зону разрывов.

Трофим Иванович то сбавлял, то резко увеличивал скорость. Поезд двигался рывками, и ни одна бомба не попала в него. Но осколками повредило тормозную магистраль, упал на землю перебитый контактный провод. С бездействующими тормозами состав мчался еще несколько километров. Когда лишенный управления электровоз наконец остановился, Трофим Иванович приказал своему помощнику Вере Патчиевой:

— Скорей беги в лес. Сейчас вернутся, будут обстреливать...

Девушка покраснела от обиды.

— Никуда не пойду.

— Выполняй приказ! — рассердился Лапченко. — Пойми ты, один из нас должен уцелеть, чтобы увести поезд. Да скорей же, видишь заходят!

Едва успела Вера сбежать с насыпи, как засвистели бомбы, вдоль дороги поднялись столбы разрывов. «Зря я ее прогнал, — подумал Лапченко, — как бы не угодила под осколки». Грохнуло совсем рядом, и что-то тяжелое вытолкнуло машиниста из кабины. Очнулся он у колес и сразу же увидел Веру. Она возвращалась, прихрамывая. Оба отделались легкой контузией. А вот вагонному мастеру Лукину не повезло: он не смог уже самостоятельно сойти с площадки изрешеченного осколками вагона.

Трофим Иванович послал девушку за помощью на ближайшую станцию, а сам вместе со старшим кондуктором побежал в хвост поезда, где горело несколько вагонов. Ветер раздувал пламя, гнал искры. Еще немного — и запылают соседние вагоны со взрывоопасным грузом... Казалось, что двое железнодорожников беспомощны перед надвигающимся бедствием: перебит провод, дающий силу поезду, электровоз недвижим, и нет никакой возможности отделить горящие вагоны. Остается ожидать, когда со станции пришлют восстановительный поезд. Но ведь за это время огонь охватит весь состав.

— Надо выбить из поезда одно звено, — вдруг закричал Лапченко.

На бегу он объяснил свой план кондуктору:

— Разгрузим вагон... не тот, что горит, а рядом... выломаем стены, сбросим крышу, и цепь разомкнется...

— Правильно, — обрадовался кондуктор, — до третьего вагона пожар не дотянется!

Они сорвали пломбу, с грохотом откатили дверь и на мгновение застыли в нерешительности: почти доверху лежали мешки с мукой. Это было сказочное зрелище для людей, которым двухдневный хлебный паек казался почти вершиной изобилия. И вот тугие мешки полетели под откос, в кювет, заполненный снегом.

— Сказали бы мне раньше: «Лапченко, разгрузи на пару с кем-нибудь вагон за пятнадцать минут», — не взялся бы ни за какие деньги, — рассказывал потом машинист. — Но тот вагон мы освободили именно в такой срок.

А потом затрещали тонкие сухие доски. Машинист крушил обшивку огромным гаечным ключом, кондуктор — запасной серьгой вагонного сцепления.

— Сломаем один вагон — спасем пятьдесят! — кричал Лапченко.

Прибежала Вера Патчиева.

— Связывалась с диспетчером, из Кандалакши выслали пожарную дрезину.

Проворная помощница сразу нашла себе дело — стала облеплять снегом стенку соседнего спасенного вагона. Доски сильно нагрелись, и от стены шел пар, казалось, что он уже дымится.

...С бригадой Лапченко я встретился через несколько часов после этого, как сказал машинист, «обычного» рейса. Нашим разговором я был несколько разочарован. На мои вопросы Трофим Иванович отвечал односложно, подробности приходилось «вытягивать клещами». Многие детали стали мне известны от других участников этой битвы безоружных людей с двумя фашистскими бомбардировщиками. Трофим Иванович, пока мы говорили с ним, ухитрился облазить весь электровоз, как будто видел его впервые. Я не отставал ни на шаг со своим блокнотом. Наконец, дежурный по станции спросил:

— Как машина?

— Можем ехать, — с облегчением ответил Лапченко. — Извините, — буркнул он в мою сторону и неловко приложил руку к козырьку железнодорожной фуражки.

ПРИНЯТО НА ВООРУЖЕНИЕ

Над Кольским полуостровом бесчинствовал буран. С Баренцева моря короткими очередями неслись заряды ветра и снега. Запасы их, казалось, были неисчерпаемы. Со многих домишек в долине реки Колы суровый шторм сорвал «головные уборы». Навстречу ветру по стальным путям в Мурманск возвращался электровоз. Он был уже в горловине станции, когда внезапно налетевший порыв ветра сломал пантограф. Устройство, снимающее ток с контактного провода, было сворочено на сторону.

Лишенный питания электровоз застрял в том месте, где сходятся многочисленные рельсовые нити, и закупорил весь узел.

К застрявшей машине подбежал чумазый маневровый паровозик. Он начал было втаскивать электровоз внутрь станционного веера, но продвинуться смог всего на несколько метров: перекошенный пантограф грозил разрушить многочисленные устройства контактной сети. Железнодорожники поняли, что электровоз нельзя сдвинуть с места, пока не будет разобран пантограф.

...Комсомолец Лев Фейгин с трудом открыл прихваченную морозом дверь общежития. За столом в жарко натопленной комнате мирно беседовали монтеры и бригадиры Мурманской дистанции контактной сети. Инженер коротко рассказал о случившемся. Нужны были два помощника, которые полезут с ним на обледенелую крышу электровоза, где надо удержаться под напором ветра, мчащегося со скоростью курьерского поезда. И не только удержаться, но и разобрать исковерканный пантограф, примостившись под контактным проводом, по которому проходит ток высокого напряжения... Право начальника дистанции — послать на рискованное дело любого рабочего, но Фейгин вызвал добровольцев.

Первым шагнул вперед монтер Степан Плясов. Уроженец Тульской области, он приехал сюда, когда началась электрификация заполярного участка дороги. Вторым вышел бригадир Федор Юлин. Следом поднялась вся комната, но инженер уже закончил «мобилизацию».

И вот они втроем на крыше электровоза. Мелкие части пантографа не ухватить рукавицей. Приходится голыми руками брать обжигающий холодом металл. Фейгин устраивается поудобнее на крыше, поворачивается спиной к ветру и чувствует, что летит. Очередной порыв ветра как пушинку сдувает его с электровоза. Хорошо, что веревка защитного пояса прикреплена к скобе на крыше. Товарищи втаскивают его наверх. Час работы, три пары обмороженных, окровавленных рук, и электровоз убран из горловины станции.

Всю войну надежно действовал заполярный электрифицированный участок. Вопреки опасениям многих специалистов электровозы выдержали суровые испытания не хуже давно обкатанных паровозов. И в этом большая заслуга тех, кто трудился здесь, на самом северном фланге железнодорожного конвейера нашей Родины. Дистанция контактной сети, возглавляемая Фейгиным, была одним из очень важных звеньев этого конвейера. Ее люди боролись с врагом самоотверженным трудом, находчивостью, изобретательностью.

Однажды, приехав в Мурманск, я с вокзала позвонил Фейгину. Молодой инженер пригласил навестить его. Открыв дверь кабинета, я попал в кромешную тьму. Окна комнаты были

плотно завешены. Кое-где светились красные точки цигарок, слышался взволнованный шепот. Я понял, что среди бела дня здесь сумерничает добрая половина дистанции.

— Не смущайтесь, — раздался голос Фейгина, — мы ставим опыт.

Я уселся на придвинутый кем-то табурет и стал прислушиваться к происходящему. Инженер сказал:

— Федор Родионович, начинайте.

Стук, лязганье и ответный голос:

— Готово!

Вспыхнул свет. За столом сидел монтер Вакуленко, в руках у него было какое-то приспособление. Оказывается, мне посчастливилось присутствовать на испытании только что родившейся портативной машинки для сращивания контактного провода. Обрыв провода — одно из самых частых последствий вражеских бомбардировок. Операция сращивания состоит в том, что концы провода загибают и накладывают на них специальную клемму, при этом рабочему надо выполнить только одно условие: выступы внутри клеммы должны точно войти в продольные канавки провода. Кажется просто. Однако темной полярной ночью приходилось иной раз до часу затрачивать на установку только одной клеммы. Беда была в том, что применявшаяся биг-машина не обеспечивала нужной точности загиба провода.

Монтер Вакуленко больше чем кто-либо другой на дистанции был зол на биг-машину: сращивание провода считалось его узкой специальностью.

— Нехитрое дело, а вот ведь выросло в проблему, — ворчал он.

Постепенно Федор Родионович установил причину неудач. Найти противоядие после этого было плевым делом. Нужно, чтобы во время загиба провод жестко фиксировался в том положении, в котором он должен работать в клемме. А как этого добиться? Надо снабдить биг-машину точно такими же выступами, какие имеются на клемме. Вакуленко соединил эти два приспособления. И вот в затемненной комнате в присутствии признанных знатоков Федор Родионович провел на ощупь первое опытное стыкование. Сращивание продолжалось всего несколько минут.

Контактники единодушно приняли приспособление Вакуленко на вооружение дистанции. И сколько ни обрывался контактный провод, восстановителям, владеющим приспособлением мастера Вакуленко, требовались считанные минуты, чтобы соединить провод и возобновить движение поездов.

Пожалуй, каждый работник этого дружного коллектива имел на своем счету рационализаторское предложение. Мастер контактной сети Александр Толстиков разработал быстрый и удоб-

ный способ вытаскивания опор контактной сети. Способ Толстикова позволил вдвое быстрее, чем это делали раньше, извлечь большое количество опор на бездействующей ветке и установить их на другом, боевом участке дороги, по которому пошли поезда к фронту: ведь новых-то опор негде было взять.

ЗАРЯД ВОЛЧЬЕЙ ДРОБИ

Путевая казарма, в которой жили дорожный мастер П. Н. Андреев и бригадир Г. В. Клевин, оказалась летом 1942 года не более чем в трех десятках километров от линии фронта. Это обстоятельство не нарушило обычного трудового ритма железнодорожников. Все свои силы и внимание отдавали они вверенному им участку стального пути. Он был в хорошем состоянии, и машинисты на полной скорости вели здесь поезда с грузами, нужными фронту.

На всю жизнь запомнилось путейцам 7 августа. В полночь разразилась гроза, пошел дождь. В квартире Андреева проснулся ребенок. Плач разбудил родителей. Укачивая дочь, жена Павла Никитича случайно взглянула в окно. При вспышке молнии она увидела темные фигуры.

— Какие-то люди бегают во дворе, — сказала она, — может быть, за сеном приехали?

Вокруг казармы были замечательные луга, и многие путейцы получали здесь сенокосные участки. Жена потянулась за спичками, но Андреев остановил ее.

— Не зажигай огня. Неизвестно, что за люди.

Павел Никитич притаился у окна. Порыв ветра донес обрывки незнакомой речи. «Надо разбудить Григория», — подумал он.

Он прошел к Клевину.

— Забирай ружье и пойдем в мою комнату, — сказал мастер соседу, — пришли «гости» с той стороны...

В казарме не было другого оружия, кроме старенькой берданки. Недавно Клевин и Андреев производили ревизию своих охотничьих припасов — их хватило только на четыре патрона, заряженных крупной дробью.

Прикрывшись подушкой, Андреев позвонил по телефону дежурному ближайшей станции. Он сказал, что казарму окружает диверсионная банда численностью до двадцати пяти человек.

— Принимайте меры, мы будем бороться...

В ту же минуту зазвенели стекла, затрещали рамы. Диверсанты сокрушали их прикладами винтовок. Железнодорожники не подавали признаков жизни. Мать с дочерью перешла в табельную комнату. Здесь, где обычно хранятся измерительные приборы и документы о состоянии пути, было оборудовано

укрытие. В комнате сделали вторые, внутренние стены из снеговых щитов, а промежутки между ними засыпали балластом. На всякий случай. И вот наступил этот случай...

Выломав раму, диверсант просунул в окно руку с револьвером. По стенам комнаты защелкали пули.

— Гриша, милый, — шептал Андреев, — целься лучше. Нам все равно смерть, но хоть бы уложить одного гада.

Одиночно грохнула берданка. За окном завыли, закричали.

Враги стали осторожнее. В окна больше никто не лез, но на дом обрушился шквал огня из автоматов и пулеметов.

— Гриша, береги патроны, — говорил мастер, — стреляй только наверняка.

Сверкнула молния, и в это мгновение бригадир успел навести берданку на группу врагов. Когда небесный свет погас, Григорий нажал курок. Выстрела никто не слышал — он слился с ударом грома. Новая вспышка молнии, и железнодорожники увидели, что один из налетчиков лежит на земле, а остальные склонились над ним.

— Ты хорошо попал, — обрадовался Андреев, — эх, если бы нам сейчас пару винтовок.

Изрешеченный пулями дом заходил ходуном. Враги пустили в ход гранаты. Одна из них взорвалась у самого крыльца.

— Хотят поджечь дом, а подходить не решаются, — догадался Клевин.

...Незаметно подкрадывался рассвет. Стрельба прекратилась, но Андреев и Клевин не выходили из дома, опасаясь засады. Им еще не верилось, что, сделав всего два выстрела, они отразили нападение банды, вооруженной винтовками, автоматами, пулеметами и даже гранатами.

— Смотри, смотри, — зашептал Клевин. В туманной дымке видны были фигуры врагов, быстро удалявшихся к лесу. Двое мужественных людей тихо прокричали «ура». Они отстояли небольшой клочок земли, где жили и трудились.

А невдалеке от казармы ничком лежал чужой человек, незваный гость в офицерской форме. Он получил в голову 18 дробин, которые предназначались волку...

Двадцать шесть лет назад Павел Никитич Андреев и Григорий Васильевич Клевин привинтили к своим гимнастеркам ордена Красного Знамени. Они продолжали честно трудиться на том же участке пути. Без задержки бежали здесь поезда, доставляя Советской Армии все, что требовалось для победы.

ВАХТА ВОЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

НА ТРАССАХ — ВОЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Г. П. Дебольский,

командир 11-й отдельной железнодорожной бригады

По приказу командующего Северным фронтом 12 июля 1941 года части 11-й отдельной железнодорожной бригады, которой я командовал, еще не полностью сформированные, начали вести заградительные работы на железнодорожных направлениях Псков — Гдов — Веймарн, Псков — Луга — Ленинград, Дно — Батецкая — Оредеж — Ленинград, Батецкая — Луга, Таллин — Нарва — Гатчина, Веймарн — Котлы — Ораниенбаум.

На путях отхода наших войск подразделения бригады разрушили десятки больших мостов через реки: Нарову — у Нарвы, Лугу — у Кингисеппа, Шелонь — у городов Сольцы и Шимск, Неву — на линии Горы — Охта и во многих других местах. Кроме того, были разрушены многие километры железнодорожных путей, сотни стрелочных переводов, устройства водоснабжения, связи.

Все эти заградительные работы производились в очень тяжелых условиях. Большие мосты почти всегда приходилось подрывать в то время, когда противник уже подо-

шел к ним или выбросил группу автоматчиков с задачей овладеть мостом и не допустить его разрушения. Бывало, что гитлеровцы обходили мост с тыла. Наши подрывные подразделения часто вступали в бой с прорвавшимися группами врага и под огнем разрушали мост.

Вот, например, при каких обстоятельствах был разрушен железнодорожный мост через реку Лугу у разъезда Смычково. Капитан Ф. Г. Бородавкин получил приказ подготовить мост к подрыву. Все необходимое было сделано, но в этот момент вблизи неожиданно появились фашисты и обстреляли нашу команду из автоматов. Несколько солдат было убито. Однако Бородавкин не растерялся и, когда гитлеровцы ринулись на мост, взорвал его.

В этой операции капитан погиб — его сразили пули фашистских автоматчиков.

Большие мосты подрывались по приказу общевойсковых командиров — от командира дивизии и выше, в зависимости от величины моста и его важности. Но не всегда можно было установить связь, чтобы получить разрешение. Чаще всего мосты взрывали тогда, когда подходили к ним наступающие части противника или когда враг оказывался в тылу наших войск.

Мост через Нарову у г. Нарвы был разрушен при следующих обстоятельствах. Мы имели предупреждение: сделать это только по приказанию командующего фронтом. 17 августа 1941 года обратились к нему: как быть с этим мостом, так как противник обходит Нарву и бои уже идут у Кингисеппа в тылу наших войск?

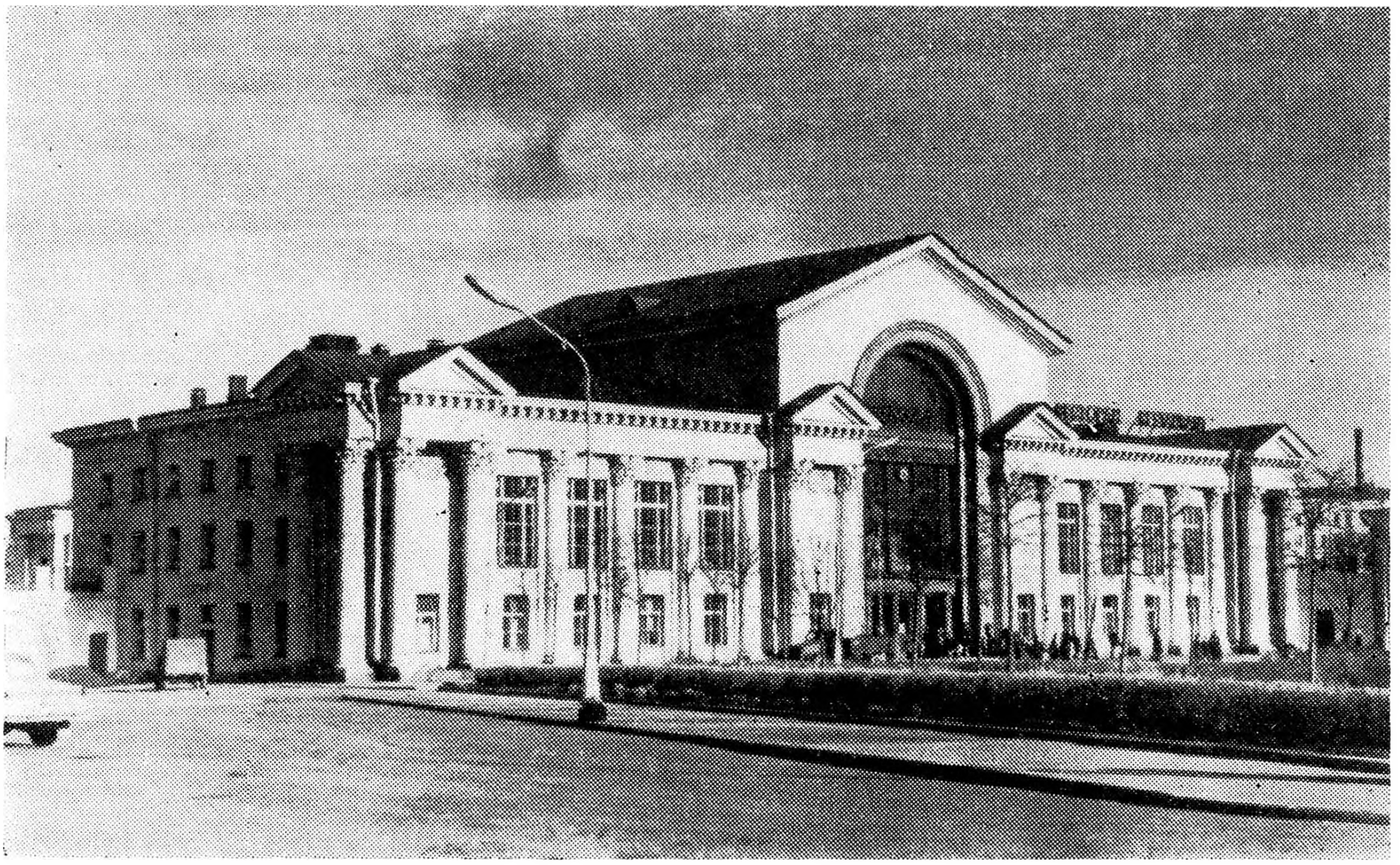
Пока шли переговоры, Кингисепп заняли гитлеровцы. Мост через Лугу у Кингисеппа взорвать мы успели, железнодорожная связь была прервана.

Приказ разрушить мост через Нарову был получен только 18 августа. Но по команде «взрыв» взлетела на воздух лишь водокачка, которая была включена в общую подрывную сеть. После неудавшегося взрыва командир взвода А. И. Максимов побежал на мост и соединил оборвавшиеся провода. Мост был взорван.

Иногда подразделения бригады попадали в окружение. Одна из рот 9-го батальона оказалась во вражеском кольце в районе Гдова. В течение нескольких дней лесами и болотами она пробивалась к своим, вступая в перестрелку с группами противника. Только через неделю рота вышла в район г. Луги, потеряв около половины личного состава.

На железнодорожных линиях Карельского перешейка в первые дни войны заградительные работы производили спецформирования НКПС. Головные ремонтно-восстановительные поезда № 3 и 10 выделили для этих работ сводные отряды, состоявшие из путейцев, мостовиков, связистов и других специалистов.

Груды железа и камня на месте вокзала в Выборге.



Восстановленный вокзал в Выборге.

Отряд № 3 возглавил начальник мостовой колонны Н. А. Наринян, отряд № 10 — главный инженер А. Г. Четвертаков. Первое время отряд Четвертакова в районе станции Элисенваара, а отряд Нариняна в районе станции Вяртсиля вели разборку и эвакуацию железнодорожного имущества с тупиковых линий. начиная от границы с Финляндией. Мостовая колонна отряда № 10-бис под командованием П. И. Богомолова была направлена на станцию Выборг, где занялась эвакуацией пролетных строений.

Несколько позднее на Карельский перешеек прибыла 9-я железнодорожная бригада (командовал ею полковник В. Е. Матишев) и начала работу по заграждению и эвакуации Выборгского железнодорожного узла и станции Сортавала.

В ночь на 10 июля противник перешел в наступление. Пограничные части и бойцы-железнодорожники сдерживали на этом участке превосходящие силы врага. Отряд Н. А. Нариняна в эти дни разрушал рельсовые пути и мосты. Когда противник прорвал нашу оборону в нескольких местах, заняв станцию Маткаселькю, а затем Суоярви, сводная колонна Н. А. Нариняна попала в окружение в районе станции Янисьярви. Подорвав высокий мост на подходе к станции, военные железнодорожники сбросили в реку паровоз и вагоны вместе с путеразрушителем и другим имуществом, чтобы оно не досталось противнику. После этого они с боем пробивались к Ленинграду.

20 августа финские войска захватили Выборг и вышли южнее Койвисто на Приморскую железнодорожную линию, где отступал, разрушая пути и подрывая мосты, 1-й мостовой батальон (командир подполковник Дугин). В то время, когда минеры и подрывники выполняли свои задания, бойцы-железнодорожники неоднократно вступали в бой с наседающим противником.

По Приозерской линии от г. Сортавала на Приозерск и далее на станцию Рауту (Сосново) отходили с боями 1-й отдельный восстановительно-путевой батальон (командир майор Петрайтис) и 28-й батальон механизации железнодорожных работ (командир подполковник Прохоров).

На реке Вуоксе этим батальонам пришлось вести особенно ожесточенный бой, пока подрывники готовили мост к взрыву. Враг, превосходящий численностью и вооружением, несколько раз бросался в атаки, но все они были отбиты. Лишь после взрыва моста и приказа об отходе батальоны оставили занимаемый рубеж.

Военные железнодорожники участвовали в жестоких боях и в районе станций Андреа, Хиитола и Приозерск.

9-я бригада закончила заградительные работы на Карельском перешейке взрывом моста через реку Сестру у Белоострова.

Весь этот период был очень тяжелым для военных железнодорожников. Тогда в боях погибли майор Петрайтис, капитан Савин из 40-го отдельного восстановительно-путевого батальона и многие другие.

По свидетельству командующего артиллерией Ленинградского фронта генерал-майора В. П. Свиридова, при сооружении укреплений особенно отличились отряды строительства № 5 НКПС (Ленметрострой). В первые дни войны из рабочих, ИТР и служащих строительства, в котором тогда насчитывалось 11 200 человек, был сформирован отряд в составе 10 батальонов и одной механизированной роты. Он был направлен на выполнение специального задания Военного совета Ленинградского фронта — сооружение оборонительных рубежей вокруг Ленинграда.

Метростроевцы располагали хорошей производственной базой: механизмами, автотранспортом, передвижными мастерскими. Отряды проходчиков Киселева, Аронова, Большакова, плотников и бетонщиков Петрова, Черняка и других под руководством отважного и неутомимого начальника Ленметростроя И. Г. Зубкова за короткий срок построили 1034 блиндажа, 8 железобетонных дотов, 632 дзота, 56 317 погонных метров противотанковых рвов, 57 680 погонных метров стрелковых окопов и 35 630 погонных метров противотанковых препятствий. С помощью кранов и лебедок изготавливались и устанавливались бетонные надолбы и металлические «ежи», экскаваторами рыли противотанковые рвы, прокладывали туннели в железнодорожных насыпях для установки в них орудий.

* * *

В конце августа 1941 года головной ремонтно-восстановительный поезд № 3 (начальник Н. В. Куракин) был направлен на станцию Волховстрой. Сюда же прибыла и мостовая колонна головного ремонтно-восстановительного поезда № 10-бис (начальник П. И. Богомолов). Этим формированиям поручили построить на станции Гостинополье (около Волховстроя) рельсовые пути и причалы на реке Волхов. Это было вызвано тем, что с сентября 1941 года составы с грузами для Ленинграда стали поступать на станцию Гостинополье. Отсюда продовольствие и боеприпасы на речных судах переправлялись в Новую Ладогу, где они перегружались на озерный флот и доставлялись на западный берег Ладожского озера в порт Осиновец. Сооруженные военными железнодорожниками причалы и подведенные к ним стальные пути значительно ускорили работы по перевалке грузов из вагонов на баржи.

Перевалочная база на станции Гостинополье подвергалась бомбежкам и обстрелам, но продолжала функционировать до

тех пор, пока не создалась прямая угроза захвата ее врагом. К тому времени все грузы станции были уже вывезены в район Новой Ладоги.

Ладожский флот с сентября и до конца навигации 1941 года доставил в Осиновец 25 000 тонн продовольственных грузов — в среднем около 400 тонн в сутки. Это было, конечно, очень мало для огромного города. 15 ноября навигация закрылась.

Грузы стала доставлять транспортная авиация. Но в течение суток самолеты могли перебросить по воздуху лишь 100—150 тонн высококалорийных продуктов, что не могло удовлетворить нужды Ленинграда. Ежесуточная потребность только в продовольствии по голодным нормам составляла не менее 1000 тонн.

В конце августа 1941 года головной ремонтно-восстановительный поезд № 10 (начальник Ж. М. Глезеров) был направлен в Морозовку для постройки железнодорожной ветки длиной около трех километров (от станции Шлиссельбург на правый берег Невы) и причалов для разгрузки поступающих по Приладожскому каналу барж. После окончания этой работы коллективу поезда поручили сооружение другой железнодорожной ветки: от станции Ладожское Озеро до бухты Осиновец. Вскоре сюда прибыла рота 1-го мостового батальона.

Часть личного состава поезда № 10 восстанавливала давно заброшенную железнодорожную ветку от станции Лисий Нос до Финского залива протяжением 4,5 километра. На берегу были построены причалы для перевозки грузов в Кронштадт и на «Ораниенбаумский пятачок». Коллектив поезда строил ветку от бухты Осиновец вдоль берега Ладожского озера до бухты Морье протяжением 8,5 километра, а затем принимал участие в реконструкции Ириновской железнодорожной линии.

* * *

8 ноября 1941 года противник овладел Тихвином. Это еще более осложнило снабжение войск и населения Ленинграда. Поезда с грузами для города и фронта теперь стали прибывать на станцию Заборье, удаленную от Тихвина на 80 километров.

Военный совет Ленинградского фронта принял решение построить автомобильную дорогу от Заборья до западного берега Ладожского озера протяжением около 320 километров. Срок строительства определялся в 15 дней, а запаса продуктов (муки и крупы) в Ленинграде могло хватить лишь на 7—8 дней... В Новой Ладоге имелось какое-то количество продовольствия, доставленного туда еще из Гостинополья, но перевозить его по озеру в эти дни было крайне тяжело. Здесь с трудом пробивались только суда военной флотилии.

Все надежды были на то, что скоро замерзнет Ладога и установится зимняя дорога по льду озера. Но морозы не наступали. Пришлось опять уменьшить норму выдачи хлеба населению.

6 декабря строительство дороги от станции Заборье в обход Тихвина было закончено. Но она работала всего несколько дней, так как 9 декабря войска генерала армии К. А. Мерецкова штурмом овладели Тихвином и базы снабжения снова перенесли сюда. «Плечо» подвоза грузов автотранспортом сокращалось почти вдвое — 190 километров от Тихвина до Осиновца. Хотя Северная железная дорога и была возвращена почти до Мги, но воспользоваться ею не представлялось возможным, так как фашисты разрушили ее.

Обстановка требовала принятия немедленных мер для создания кратчайших путей доставки грузов. Это можно было обеспечить быстрейшим восстановлением разрушенных участков железной дороги и строительством новых линий.

В декабре 1941 года военные железнодорожники восстанавливали линию Тихвин — Волховстрой. Эти работы выполнял головной восстановительный отдел № 1 (начальник П. С. Трубицын), и завершить их требовалось к 1 января 1942 года.

Руководителем работ по восстановлению разрушенного моста через реку Сясь назначили начальника головного восстановительного поезда № 10-бис П. И. Богомолова. Ему была придана рота 7-го мостового железнодорожного батальона и мостовая колонна головного восстановительного поезда № 3. Восстановители работали в труднейших условиях: 30-градусные морозы, частые налеты вражеской авиации, удаленность от жилья, снежные заносы.

Военные железнодорожники напрягали все силы, чтобы быстрее вернуть в строй мост. Несмотря на бомбардировки, они мужественно наращивали метр за метром. 1 января 1942 года к пяти часам утра работы были успешно завершены.

Восстановление участка Тихвин — Волховстрой позволяло с 1 января открыть сквозное движение до станций Войбокало и Жихарево, куда были переведены базы снабжения. Автотранспортный путь подвоза грузов от Войбокало до Осиновца составлял теперь 55 километров. Подвоз продовольствия увеличился в два с половиной раза. Если из Тихвина доставлялось ежесуточно 700 тонн грузов, то от Войбокало — 1700—1800 тонн.

Норма выдачи хлеба ленинградцам была увеличена еще 25 декабря в надежде на то, что восстановители не подведут и своевременно выполнят приказ по вводу в строй железнодорожных линий и мостов. И они не подвели. 25 января 1942 года вторично были увеличены нормы выдачи хлеба, так как объем продовольственных грузов для Ленинграда, перевозимых по восстановленному железнодорожному участку, значительно возрос.

И все же нормы выдачи хлеба ленинградцам были далеко еще недостаточны. К тому же требовалось увеличить подвоз грузов, чтобы создать запасы к весне.

Автомобильный транспорт работал на пределе. Единственным выходом из создавшегося положения было сокращение грунтового пути подвоза и удлинение железнодорожного. Это увеличило бы завоз грузов на западный берег Ладоги.

Для осуществления такого плана военные железнодорожники по решению Государственного Комитета Обороны срочно приступили к строительству линии от станции Войбокало до деревни Кобона и далее до Косы на восточном берегу Ладожского озера протяжением 34 километра. Окончание работ наметили на 15 февраля 1942 года. Начальником строительства был назначен А. С. Черный. Работу производили строительные отряды НКПС № 97 и 101, переброшенные с участка Вологда — Архангельск — Обозерская, восстановительные поезда № 3, 10-бис и Связьрем № 1. Кроме того, сюда прибыли из Ленинграда отряды Ленметростроя численностью 1290 человек и три рабочих батальона, состоявших из ленинградок.

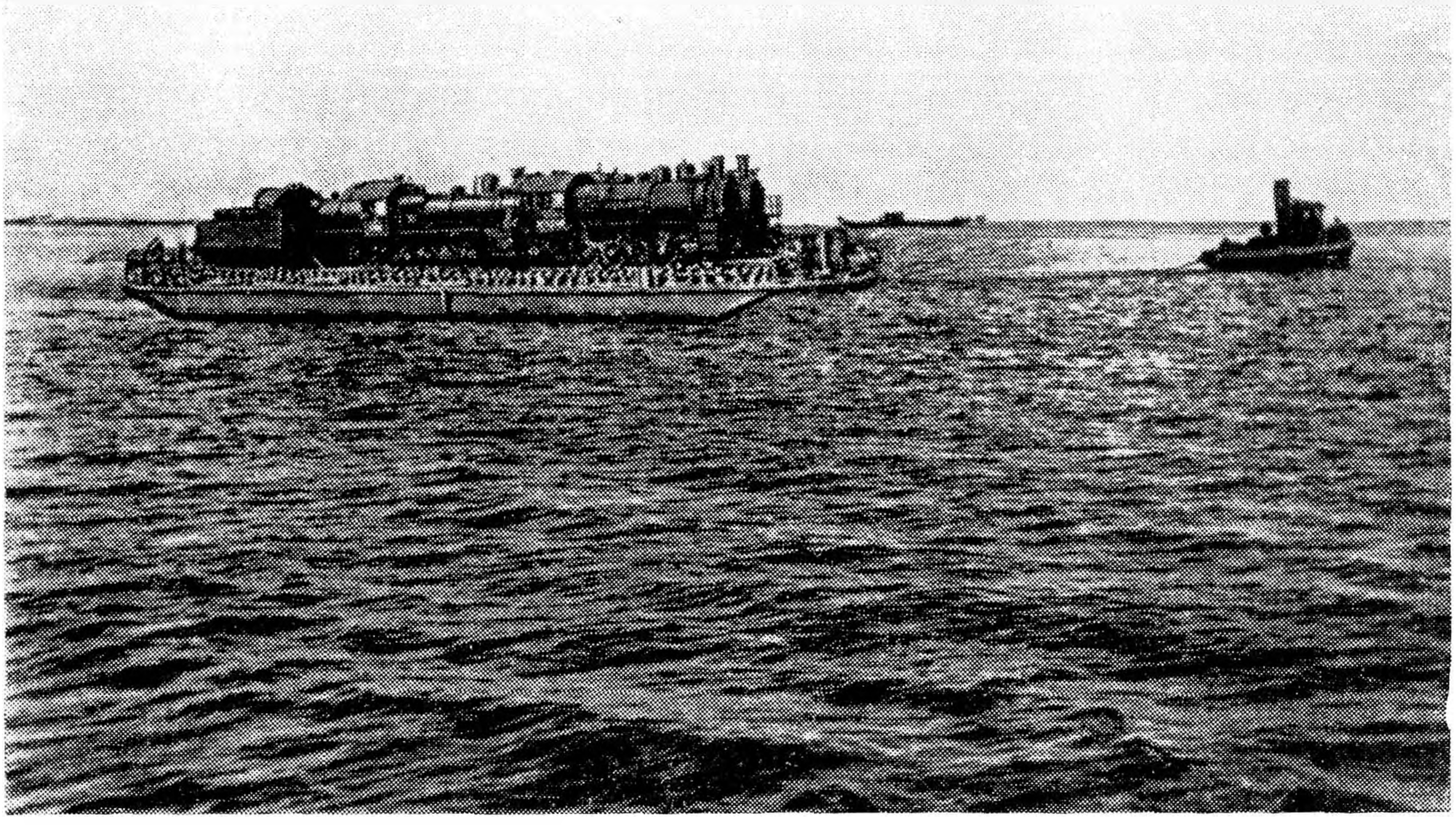
Строительство приладожской железной дороги проходило в сложных условиях. Мерзлый грунт, морозы до 25—30 градусов, глубокий снег, сильные ладожские ветры, пурга — все это изнуряло людей. Люди были сильно истощены, многие из них не имели теплой одежды и обуви для работ на трассе в суровую зиму.

Но, понимая, как нужна Ленинграду эта дорога, строители мужественно преодолевали все невзгоды. Коммунисты показывали пример стойкости, подтягивали отстающих, помогали ослабевшим товарищам.

5 февраля 1942 года была построена железнодорожная линия до Лаврово, а 10 февраля — до Кобоны. Несколько позднее эту линию довели до Косы. Теперь грузы доставлялись по железной дороге к самому озеру. Автотранспортный путь не превышал 33 километров чисто ледовой дороги — от берега до берега. Доставка грузов автомобилями увеличилась более чем вдвое и составляла 3000—4000 тонн в сутки. Это радовало ленинградцев, радовало и строителей дороги.

В феврале 1942 года Ириновская железнодорожная линия (от Осиновца до Ленинграда) оказалась не в состоянии обеспечивать перевозки все возраставшего потока грузов с «Большой земли». Грузы накапливались на станции Ладожское Озеро. А Ленинград все еще продолжал питаться «с колес». Задержки в перевозках могли вызвать перебои в снабжении.

Направить для доставки продовольствия от станции Ладожское Озеро до Ленинграда часть автотранспорта? Но это вызвало бы сокращение перевозок по ледовой дороге. Следовало искать другой выход.



Паровозы отправляются на «Большую землю».

В середине февраля было принято решение о реконструкции Ириновской линии с тем, чтобы довести ее пропускную способность до 7—8 пар поездов в сутки. Военный совет фронта решил снять 9-ю железнодорожную бригаду с рубежей обороны. Ей совместно с восстановительным поездом № 10 и поручили эти работы. В кратчайшие сроки — за две недели — было капитально отремонтировано верхнее строение пути, построены новые разъезды Ваганово и Корнево, увеличено путевое развитие существующих станций, особенно конечной — Ладожское Озеро. Здесь вместо прежних четырех путей стал двадцать один. Теперь Ириновская линия могла пропускать до восьми пар поездов в сутки.

Работы велись в суровые морозы. Самолеты противника постоянно тревожили строителей, часто сбрасывали бомбы, обстреливали из пулеметов. Но ничто не могло сломить волю военных железнодорожников. Они с честью выполнили задачу, поставленную Военным советом фронта.

А обстановка на фронте и в блокированном Ленинграде ставила перед военными железнодорожниками новые задачи.

Судостроители и речники Северо-Западного пароходства, а также Ладожская военная флотилия готовили большой флот для предстоящей навигации 1942 года. Нужны были новые

порты на восточном и западном берегах озера. Их постройку Военный совет фронта возложил на управление военно-восстановительных работ № 2 (УВВР-2).

Был апрель, до начала навигации оставалось не так уж много времени. Бойцы-железнодорожники трудились с полной нагрузкой. К открытию навигации было построено 14 пирсов. Позже их количество довели до 16, общая длина пирсов достигала 8,5 километра, площадь настила — 75 000 квадратных метров. На пирсах были уложены рельсовые пути, связывавшие причалы с железнодорожными станциями и складами.

Постройка порта в районе Кобона — Коса сократила дальность рейсов в 3 раза (30 километров от Кобоны вместо 90 километров от Новой Ладоги до западного берега). Это дало возможность водникам Ладоги успешно провести большую навигацию 1942 года и перевезти через озеро более миллиона тонн грузов. Намного увеличился и подвоз военных грузов, необходимых для предстоящих операций по прорыву вражеской блокады.

12 июля 1942 года Военный совет фронта вынес постановление о постройке через Ладожское озеро паромной переправы для перевозки паровозов и вагонов. Дело в том, что на Ленинградском железнодорожном узле скопилось большое количество подвижного состава, стоящего здесь без дела, в то время как страна ощущала в нем острую нужду. Строительство переправы нужно было завершить к 5 августа. Работы возложили на 9-ю железнодорожную бригаду.

Проект переправы разработал инженер В. А. Чежин под руководством крупного специалиста в этой области Д. М. Реховского.

В качестве паромов были использованы металлические баржи водоизмещением по 1600 тонн. Четыре такие баржи изготовили на судостроительном заводе имени А. А. Жданова. Каждая вмещала 4 паровоза и 2 тендера или 10 груженых вагонов. Баржи-паромы должны были подходить к специальным железнодорожным пирсам для погрузки.

Переустройство барж под паромы и строительство пирсов для погрузки и разгрузки подвижного состава были закончены 30 июля. Ладожской военной флотилии приказали выделить 4 тральщика и обеспечить их круглосуточную работу.

Эксплуатация паромной переправы была возложена на командира 9-й бригады полковника В. Е. Матишева. Начальником переправы стал инженер-майор Ф. Ф. Данилов, комиссаром — старший политрук П. Я. Онуфриенко, начальником западного пирса — старший лейтенант В. В. Викентьев, восточного — капитан В. В. Якимов. Каждый паром обслуживала команда из семи бойцов во главе с сержантом. Эксплуатационная железнодорожная рота ставила и снимала подвижной состав с парома.

Первый рейс состоялся 31 июля. С западного берега на восточный на пароме перевезли 4 паровоза и 2 тендера. В дальнейшем паром делал по 3 рейса в сутки.

Присутствовавшие при загрузке первого парома волновались. Выдержит ли он, не окажутся ли паровозы под водой? Но все обошлось благополучно. Паром доставил паровозы на восточный берег. Выведенные на береговые пути, они ушли в глубь страны. В обратный рейс паром был загружен вагонами с хлебом. После длительного перерыва на станционных путях Ленинграда вновь появились груженные хлебом вагоны с пломбами далеких станций страны. Паромная переправа вступила в строй.

Так появился новый путь бесперевалочной доставки грузов по железной дороге из глубины страны в Ленинград. Этим же путем шла эвакуация тяжелого оборудования ленинградских заводов на восток.

Сначала паромы выпускали в рейсы только ночью, опасаясь налетов авиации противника. Во второй половине августа решили совершить дневной рейс. На подходе к восточному пирсу пять «юнкерсов» настигли паром и, пикируя, стали бомбить его. По самолетам открыли огонь береговые зенитные батареи, защищавшие переправу, зенитная пушка буксира-тральщика и два зенитных пулемета, установленных на самом пароме. Самолеты были отогнаны, прицельного бомбометания у них не получилось. В тот же день под вечер нападению с воздуха подвергся второй паром. И на этот раз вражеские бомбы не достигли цели.

Переправа перешла на круглосуточную работу. Вражеская авиация усиленно охотилась за паромами. На тральщиках и пирсах было много следов от осколков вражеских бомб. Однако переправа действовала, и все три баржи продолжали свои рейсы.

Но в ночь на 5 ноября 1942 года прямым попаданием двух бомб одна баржа была потоплена. В следующую ночь бомбой разбило вторую баржу, часть ее экипажа погибла. Оставшаяся баржа-паром курсировала до 28 ноября 1942 года. Переправа действовала и в навигацию 1943 года.

Только за время с 1 августа по ноябрь 1942 года паромами было перевезено с западного берега Ладожского озера на восточный 139 паровозов с тендерами и 3674 вагона в основном с заводским оборудованием. С восточного на западный берег паромы за это время доставили 2633 вагона с боеприпасами, оружием, боевой техникой, продовольствием.

Воины-железнодорожники и участвовавшие в работе паромной переправы водники Ладоги, а также артиллеристы-зенитчики, прикрывавшие переправу, с честью выполнили возложенную на них задачу.

18 января 1943 года армии Ленинградского и Волховского фронтов прорвали вражескую блокаду. В тот же день Государ-

Герой Социалистического Труда инженер-связист А. Б. Шаталов.

ственный Комитет Обороны принял решение о сооружении в полосе прорыва железной дороги нормальной колеи. 19 января Военный совет Ленинградского фронта постановил: постройку железной дороги Шлиссельбург—Поляны поручить УВВР-2. Примыкание этой фронтовой магистрали к основной железнодорожной линии намечалось между станциями Жихарево и Назия в районе платформы Поляны.

Всего 20 дней отводилось на проектирование и строительство этой железной дороги протяжением 33 километра с мостами через реки Неву, Назию, Черную, тремя железнодорожными станциями с общим путевым развитием в 6 километров, двадцатью малыми мостами и трубами, водоснабжением.

Железнодорожные части, спецформирования НКПС и Ленметростроя, занятые до этого на постройке свайно-ледовой железнодорожной переправы через Ладожское озеро, в ночь с 18 на 19 января походным порядком вместе с техникой перебазировались на строительство линии Поляны—Шлиссельбург.

Постройка другой части линии со станциями Междуречье и Поляны и мостами через реки Назию и Черную с сооружением пунктов водоснабжения была поручена нашей 11-й железнодорожной бригаде. Ей придали формирования головного восстановительного отдела НКПС, руководимые П. С. Трубицыным.

Работы развернулись на широком фронте. Прежде всего требовалось построить мосты. Первый из них — через Неву — представлял собой эстакаду свайно-ледовой конструкции. Этот временный мост предназначался только для действия в зимнее время. Он был низководным и по своей конструкции не рассчитывался на пропуск льда.

После начала движения по этому мосту военные железнодорожники приступили к строительству более капитального, в 500 метрах ниже по течению. Длина нового моста была 852 метра, высота над водой — 6 метров. Его построили на 5 дней раньше срока.

Верхнее строение нового моста было приспособлено не только под железнодорожное, но и автомобильное движение. Для

этого по мостовым брусьям и поперечинам уложили настил из отесанных бревен.

В июне 1943 года силами УВВР-2 был построен третий мост через Неву — автодорожный — в самом Шлиссельбурге. Длина его — 530 метров, ширина проезжей части — 6 метров. Этот мост предназначался для пропуска тяжелых танков.

Строительство железнодорожной линии Поляны—Шлиссельбург было завершено досрочно. 5 февраля 1943 года по вновь построенной железнодорожной линии прошел первый поезд с танками, а 7 февраля — прямой поезд с продовольствием для Ленинграда.

Весной 1943 года, до наступления летних светлых ночей, военные железнодорожники построили обход открытого участка прифронтовой магистрали (длиной 18 километров).

Обход имел большое значение не только потому, что благодаря ему уменьшалась опасность обстрела поездов вражеской артиллерией, но и потому, что увеличивалась пропускная способность линии.

Постройка в полосе прорыва стальной магистрали, соединившей Ленинград с железнодорожной сетью страны, оказала огромную помощь жителям осажденного города. Жителям Ленинграда с 22 февраля 1943 года вновь повысили нормы выдачи продовольствия. Рабочие и инженерно-технические работники горячих цехов и оборонных заводов стали получать по 700 граммов хлеба, на остальных предприятиях — по 600 граммов, служащие — по 500 граммов, дети и иждивенцы — по 400 граммов. Повысились нормы и других продуктов. Завезли уголь, в городе начали работать две электростанции. Возобновили работу еще 85 предприятий. По улицам города пошли трамваи. Фронт накопил необходимые для больших операций боевые средства.

Знаменитые невские мосты в районе Шлиссельбурга несли свою службу и после снятия блокады. Разобрали их уже после войны...

За время работы на Ладоге военные железнодорожники потеряли убитыми и ранеными около 1000 человек. Более 500 бойцов и командиров было награждено правительственными наградами. Высокое звание Героя Социалистического Труда было присвоено начальнику УВВР-2 И. Г. Зубкову, инженеру-мостовику Н. А. Нариняну и инженеру-связисту А. Б. Шаталову — отцу летчика-космонавта дважды Героя Советского Союза В. А. Шаталова.

НЕВСКИЕ МОСТЫ

П. И. Богомолов,
начальник ГОРЕМа № 10-бис

Прорвана блокада. По тропам, только что проложенным нашими танками и пехотинцами, устремились строители железных дорог. Еще шли бои на южном берегу Ладожского озера, еще рвались кругом мины и снаряды, а строители уже тянули рельсовую колею, идя навстречу друг другу от станций Поляны и Шлиссельбург.

Успешно велись и работы по строительству низководного моста через Неву. Но он не был рассчитан на пропуск льда. Перед мостовиками была поставлена трудная задача: построить второй железнодорожный мост к 1 апреля 1943 года. Он должен был выстоять в ладожский ледоход и обеспечить минимальные требования судоходства. Для этого следовало сделать его высоким, на прочных деревянных опорах, с большей, чем у низководного моста, длиной пролетов.

Построить высоководный мост через Неву на деревянных опорах, чтобы он мог обеспечить пропуск льда, — это было невероятно. Но в те суровые дни невозможное часто становилось возможным, нереальное — реальным.

Первыми шли изыскатели. Их задача — определить место для мостового перехода, нанести и закрепить на местности ось будущего моста. В основу решения были поставлены требования: осуществить переход в месте наименьшей глубины и ширины реки с минимальным объемом земляных работ на подходах, а также удобным примыканием к действующим станциям на обоих берегах. Здесь, как и при проектировании трассы с низководным мостом, использовали карту — план Невы в районе Шлиссельбурга с указанием глубин. Эту карту об-

наружил инженер В. А. Провоторов после долгих поисков в одном из архивов Ленинграда. Она позволила намного сократить работы.

Изыскания велись инженерами В. А. Провоторовым и Г. Л. Тыдманом, техниками Д. П. Парфеновым и Свешниковым под руководством инженера А. А. Померанцева.

Изыскатели не особенно избалованы условиями работы даже в мирное время: им первым приходится появляться в местах будущего строительства, прокладывать первые тропы в малообжитых районах, нередко сквозь леса и непроходимые болота. Однако то, с чем встретились изыскатели на Неве, ни в какое сравнение не могло идти с их обычной работой. Утопая по пояс в снегу, обдираясь в кровь о колючую проволоку, которой словно паутиной были опутаны берега, ежеминутно рискуя подорваться на расставленных кругом минах, пробирались они с одного берега на другой. То и дело рвались рядом вражеские снаряды.

Дни были короткие, и приходилось нажимать, чтобы выполнить задание в срок. С рассвета и дотемна ползали изыскатели с мерными лентами и вешками, треногами и рейками, делая промеры и нивелирование. К концу дня они в темноте, мокрые, еле передвигая ноги, добирались до вагона, в котором жили. Наспех поужинав — это был в то же время и обед, садились за чертежные столы и еще долго вели камеральную обработку полевых материалов.

На третий день работы изыскатели выдали проектировщикам план и профиль мостового перехода.

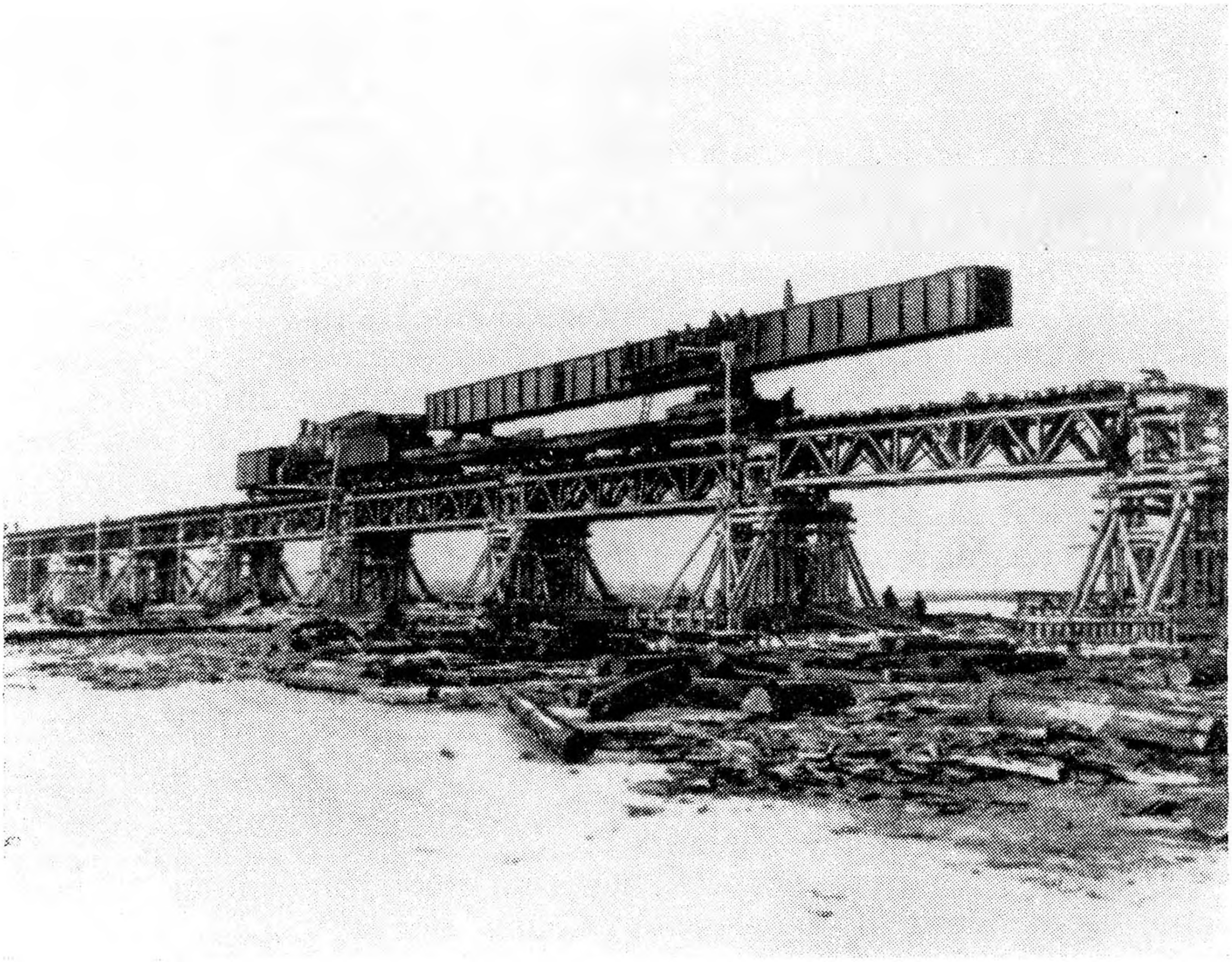
Проектирование моста поручили мостовому отделу управления военно-восстановительных работ № 2 (УВВР-2), возглавляемому Д. М. Реховским. Дмитрий Михайлович пользовался заслуженным авторитетом среди мостовиков. Под его руководством был восстановлен не один десяток мостов. Много лет он был начальником отдела мостов Северо-Западной и Октябрьской железных дорог. Непосредственно над проектом работали инженеры В. А. Чежин и Д. И. Васильев. Потеряв сон и покой, они при составлении общей схемы моста и выборе конструкций отдельных его элементов искали оптимальные решения. Добрым словом вспоминали мостовиков головного ремонтно-восстановительного поезда № 10 (ГОРЕМа-10), снявших пролетные строения при отходе наших войск в июле 1941 года. Как они сейчас пригодились для невского моста! Их хватило на перекрытие речных пролетов, а на поймах были применены пакеты из бревен и двутавровых балок.

Особые трудности встретились при проектировании речных опор. Ведь Нева в месте сооружения моста имела большую глубину — до 7 метров, высокие скорости течения, а главное — тяжелые условия весеннего ледохода. Проанализировав все

возможные варианты, рекомендуемые типовыми проектами для временного восстановления мостов, проектировщики ни на одном из них не остановились. Их внимание привлек проект, по которому был построен мост через Волхов в 1917 году. Его автор — академик Г. П. Передерий. Отсюда и заимствовали идею сооружения опор на сваях с устройством вокруг них ограждения в виде сплошной свайной стенки с засыпкой камнем. Такое ограждение не только увеличивало жесткость свай в подводной части, но и служило защитой их ото льда в весенний паводок. Принятая конструкция опор позволила значительно снизить расход лесоматериалов, шире применить механизацию и сократить по сравнению с другими вариантами сроки сооружения опор.

Полная длина моста составила 852 метра, высота от горизонта воды до подошвы рельса — 8,21 метра. Для установки пролетных строений Д. И. Васильев рекомендовал применить сконструированный им консольный кран.

Наконец, эстафета перешла от проектировщиков к строителям. Они начали подтягивать силы к берегам Невы еще до окончания проектно-изыскательских работ. На правом берегу были сосредоточены освободившиеся с постройки низководного



Строительство высоководного моста у Шлиссельбурга.

Слева направо: Д. И. Васильев, В. А. Чежин.

моста части 9-й железнодорожной бригады, возглавляемой полковником А. М. Новиковым, головного ремонтно-восстановительного поезда ГОРЕМа-10 (начальник Ж. М. Глезеров), ПУТЬРЕМа-3 (начальник С. Е. Алтунин). На левый берег со станции Междуречье стали прибывать части 11-й железнодорожной бригады полковника Г. П. Дебольского, ГОРЕМа-3 (начальник Н. В. Куракин), ГОРЕМа-10-бис (начальник П. И. Богомолов), ПУТЬРЕМа-1 (начальник Д. И. Большаков). Хотя у строителей еще не было ни одного чертежа, но на обоих берегах уже кипела работа. Развертывались палатки, делались времянки, очищались от грязи блиндажи и землянки, оставленные бежавшими гитлеровцами.

Наконец, из штаба стали поступать первые чертежи, и начались основные работы по сооружению моста. К этому времени уже были собраны десятки копров, которые выстроились в одну шеренгу вдоль оси моста. Как только на льду нанесли первые оси опор, копры привели в рабочее положение. Вот послышался первый вздох паровоздушной «бабы Арцыши», последовал удар по свае. Затем удары стали ритмично повторяться, пока не слились в общий гул, далеко разносившийся по ледяной глади Невы.

Через два дня после начала работ стройка представляла собой огромную площадку, где все было в движении. Строитель-

ство велось широким фронтом. На подходах к левому берегу экскаватором разрабатывалась глубокая выемка. Грунт грузили на железнодорожные платформы и отвозили в насыпь за станцией Левобережная. На правом берегу насыпь возводилась из привозного грунта, доставляемого поездами-вертушками из близлежащего карьера.

А на льду, точно на большом конвейере, шло сооружение опор. На одном участке погружались сваи, а на другом уже велась их обстройка. На ряде опор в это время делались ограждающие стенки, на других велась последняя операция по засыпке камнем. И вот появились силуэты первых законченных опор, готовых принять на себя пролетные строения.

На станцию Левобережная доставили из Ленинграда новый, еще ни разу не применявшийся в мостовой практике, консольный кран «Ленинградец». Собрались командиры, инженеры, монтажники. Автор крана Д. И. Васильев едва успевал отвечать на вопросы: устойчив ли кран, какие предусмотрены меры предосторожности при заезде его на мост, сколько человек обслуживают механизмы? В это время монтажники уже оказались на кране. Довольные лица осматривавших свидетельствовали о полном одобрении новинки.

Команда для крана была подобрана из лучших работников. В нее вошли монтажники Чурляев, Паршинцев, Иванов, Артюхов и другие. Начальник производственного отдела ГОРЕМа-10-бис Б. М. Мальков составил временную инструкцию по установке пролетных строений с указанием расстановки монтажников и их обязанностей. Общее руководство работами осуществлял главный инженер ГОРЕМа Г. В. Троицкий.

И вот все подготовлено, еще и еще раз проверено. Троицкий дает разрешение на заезд крана. Машинист Ачкасов подает длинный гудок. Кран с подвешенным к нему пролетным строением медленно вползает на мост. Командует монтажниками Н. А. Наринян. Он залез на конец пролетного строения и стоит там, держа в руках сигнальные флажки. Кран подходит к нужному месту, и машинисту сигнализируют остановку. Он дает тормоз, и кран замирает. Следует короткий гудок. По команде Нариняна «майна!» лебедчики медленно опускают пролетное строение. Когда между ним и опорной площадкой остается небольшой зазор, находящиеся на опорах монтажники ломиками выправляют пролетное строение в плане, и оно точно становится в проектное положение...

Внизу на льду собрался весь командный состав. Д. И. Васильев смотрит на часы и делает записи в блокноте, хронометрируя операции. После установки пролетного строения командиры и инженеры подходят к Дмитрию Ильичу, поздравляют с успехом.

С правого берега монтаж пакетных пролетных строений осу-

ществляла крановая рота под командой капитана И. М. Лобкова. Сооружение моста велось под артиллерийским обстрелом. Строители несли потери в живой силе и технике. Конечно, можно было бы укрыться во время обстрелов в убежищах, но тогда не построить мост до паводка. Зная, как необходим этот мост для фронта, для Ленинграда, никто не оставлял место работы при обстрелах.

Отважно вела себя крановщица Мотя Кондратенко. Она работала на 45-тонном кране на левом берегу. Не раз осколки снарядов насквозь пробивали будку крана, перерубали тросы полиспастов, наносили серьезные повреждения стреле, но Мотя оставалась на посту. На ночь она ставила кран в выемку, скрывая его от артиллерийского огня, а утром, придя на работу, тщательно осматривала и, убедившись, что он в полном порядке, залезала в будку и снова бралась за рычаги управления.

...К 15 марта почти все опоры были готовы. Шла засыпка камнем. Уже был использован для этого весь кирпич от разрушенной церкви, стоявшей на кладбище вблизи моста. Недостающую часть кирпича пришлось возить на автомашинах из Шлиссельбурга. Там его хватало: от города остались одни развалины. 18 марта установили последнее пролетное строение. В 18 часов 50 минут пропустили первый обкаточный поезд. Генерал-майор В. Е. Матишев доложил Военному совету фронта о досрочном окончании строительства второго моста через Неву...

Но работы на льду не утихали. Строителей направляли на сооружение выносных ряжевых ледоре-

Главный инженер ГОРЕМа 10-бис Г. В. Троицкий.

Начальник мостового отдела УВВР-2 Д. М. Реховский.

зов, которые устанавливались выше по течению от низководного моста.

К этому времени лед стал слабым, появились полыньи, машины уже не могли ходить по реке. Вся тяжесть доставки камня легла на плечи работниц батальонов, сформированных из ленинградок. Вытянувшись в шеренгу, обходя опасные на льду места, они днем и ночью подвозили кирпич для засыпки ряжей.

Требовалось перевезти более двух тысяч кубических метров кирпича — миллион штук. Для его подвозки использовали листы кровельного железа от сгоревших в городе зданий. Загнув передний конец листа вверх и привязав к нему поводок из проволоки, работницы впрягались в импровизированные салазки. На них укладывали по 10—15 кирпичей и волоком тащили по снегу и льду к месту укладки...

Враг еще ожесточеннее стал обстреливать мосты, через которые шли составы с продовольствием, снарядами и боевой техникой. Восстановители делали все, чтобы в наикратчайший срок ликвидировать последствия обстрелов.

Корректируя артиллерийскую стрельбу с самолетов, а также с помощью лазутчика, засевшего в развалинах фабрики имени Петра Алексеева (впоследствии он был обнаружен и схвачен), фашистам время от времени удавалось попадать в цель. Особенно большие разрушения высоководному мосту были нанесены 23 марта 1943 года: несколькими прямыми попаданиями снарядов была разбита речная опора и сброшены в воду два больших пролетных строения. Движение поездов временно перевели на низководный мост.

Перед ледоходом военное командование отдало приказ: временный мост должен быть разобран. Опасались, что во время подвижки льда его снесет, а это может вызвать опасность разрушения и высоководного моста.

Однако начальник управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта И. Г. Зубков поставил вопрос: а нельзя ли сохранить низководный мост? Получить ответ ему помогли... ладожские рыбаки. Случайно встретившись с ними у моста, Иван Георгиевич спросил их:

— Что сулит нынче весенняя Ладога?

— Все показывает, что ледоход будет слабым, ветер отгонит лед от Шлиссельбурга на простор озера...

И тогда Зубков решил изложить свои соображения члену Военного совета генералу Н. В. Соловьеву. Обсудив еще раз судьбу низководного моста, решили его сохранить. Тем более, что он был необходим не только как дублер, но и как мост, который ввиду его простой конструкции можно было при разрушениях восстанавливать в короткие сроки.

Работы по пропуску льда возглавил заместитель начальника УВВР-2 генерал-майор В. Е. Матишев. Под его руководством

разработали оперативный план организации работ, которые надлежало выполнить до начала и во время ледохода. В соответствии с планом требовалось до первой подвижки льда очистить от него верховье Невы. Для этого в протоках у крепости лед взорвали подводными фугасами.

Выше выносных ледорезов также были заложены фугасы, которые по мере надобности взрывали саперы, расположившись на ледорезах. Оставшиеся после этого крупные льдины разбивались на более мелкие зарядами с лодок.

Чтобы пропустить лед через двухметровые пролеты моста, его необходимо было превратить буквально в крошево. Эту задачу успешно выполняли подрывники. Их работой руководил энергичный, волевой командир старший лейтенант А. И. Максимов. На мосту с верховой стороны был устроен настил шириной в две доски на деревянных консолях, прибитых к сваям и немного возвышающихся над уровнем воды. На этом настиле по всей длине моста стояли бойцы железнодорожных батальонов, восстановители спецформирований, метростроевцы и женщины рабочих батальонов. Баграми проталкивали они лед в малые пролеты моста.

Для дробления крупных ледяных полей на подступах к крепости использовали 76-миллиметровые артиллерийские орудия двух гаубичных батарей. Подрывников и работающих на мосту предупреждали о приближении ледяных полей и больших льдин с наблюдательных постов деревни Песочная и у крепости.

К 28 марта 1943 года Нева выше мостов была очищена ото льда. 29 марта через Кошкинский фарватер пошел ладожский лед. Точно огромное чудовище, очнувшееся после зимней спячки, он медленно выползал из озера в русло Невы. Здесь, набирая скорость, лед сплошной лавиной устремлялся вниз по течению.

Первыми приняли на себя натиск ледорезы, расположенные в трехстах метрах выше моста. Встретив сопротивление, льдины сначала на мгновение останавливались у ряжей, затем, подталкиваемые сзади массами напирающего льда, взбирались на наклонные стенки их носовой части, под собственным весом разламывались, падали в воду и продолжали свой путь. Одако скорость, а вместе с ней и сила давления плывущего льда были уже потеряны.

И все же у моста образовался затор. Наваливаясь на строение, лед давил на него с огромной силой. Слышался скрип и треск. Опоры кренились, мост изгибался в дугу, словно туго натянутый лук. 30 марта под напором льда мост у левого берега получил повреждение, вызвавшее значительные деформации опор со смещением в плане продольной оси. Но через 20 часов движение по мосту было снова восстановлено.

Работы по пропуску льда велись круглосуточно. В особенно тяжелые дни в смену выходило до полутора тысяч человек, в том числе 200 подрывников. Враг в это время вел усиленный обстрел то одного, то другого моста. Разрывы снарядов сливались со взрывами фугасов, дробивших лед. Находившиеся на мосту люди не знали страха перед рвущимися вражескими снарядами и перед могучими силами стихии, — они спасали мост.

Шесть дней велась непрерывная борьба со льдом. Наконец ветер изменил направление. Лед пошел в сторону Ладоги. Ледоход у моста значительно ослабел. Опасность миновала. Строителями была одержана еще одна большая победа.

В последующем низководный мост еще долгое время использовался как дублер, что обеспечивало непрерывную железнодорожную связь Ленинграда со всей страной.

После прохода льда в Шлиссельбурге и деревне Морозовке для обслуживания или, выражаясь военным языком, для прикрытия мостов были оставлены подразделения мостовиков. Высоководный мост поручили поездам ГОРЕМа-10-бис и 3-бис, а низководный — частям 9-й железнодорожной бригады. Из плотников, монтажников и путейцев этих поездов были сформированы аварийные отряды, которые посменно дежурили на объекте. Мост и подходы к нему разбили на участки, за которыми закрепили путевых обходчиков. Они вели тщательный осмотр пути и верхнего строения моста. В случае повреждения по боевой тревоге к месту происшествия вызывались рабочие дежуривших отрядов, которые немедленно приступали к восстановительным работам.

С марта по июнь мосты через Неву разрушались 18 раз. Десятки пролетных строений и пакетов, сотни свай и других элементов моста были за этот период заменены и отремонтированы. В последних числах мая в район Манушкино по распоряжению военного командования перебросили тяжелую береговую артиллерийскую установку. И в июне 1943 года после нескольких дуэльных перестрелок наша тяжелая артиллерия накрыла и заставила навсегда замолчать фашистские орудия, обстреливавшие невские мосты.

НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ

В. И. Сидоров,

начальник отделения УВВР-2

Еще шел бой за Красное Село, еще в Стрельне наши автоматчики очищали блиндажи и подвалы от гитлеровцев, а батальоны 9-й железнодорожной бригады и восстановительные формирования Ж. М. Глезерова, Н. В. Куракина, Н. А. Нариняна, С. Е. Алтунина и Д. И. Большакова уже приступили к восстановлению железнодорожных участков Лигово — Ораниенбаум и Лигово — Красное Село.

Станция Лигово, где в течение 900 дней блокады Ленинграда находился передний край фашистов, была вся перепахана снарядами и бомбами, насыпи изрыты окопами, ходами сообщений, землянками. Гитлеровцы подорвали все мосты, трубы и даже подходы к мостам, рельсов не было. Противотанковые и пехотные мины, прикрытые снегом и землей, лежали в несколько слоев. Зуммеры миноискателей гудели в ушах минеров не переставая. Не лучшее «наследство» оставил враг и на станции Красное Село. При отступлении гитлеровцы взорвали плотины, сдерживающие воды местного озера. Пути были затоплены, после нескольких дней оттепели наступили январские морозы, и рельсы оказались подо льдом.

На помощь бойцам 1-го путевого батальона подполковника А. А. Чижова сюда направили отряды, укомплектованные ленинградками. Эти отряды скололи и убрали сотни кубометров льда. Вместе с бойцами они участвовали в перешивке станционных путей.

На восстановленную станцию Красное Село первыми прибыли санитарные поезда-летучки, чтобы забрать бойцов, раненных в боях за освобождение Гатчины. Вскоре сюда стали приходить эшелоны со

снарядами и горючим для частей 42-й армии, продвигавшейся на Волосово и Сиверскую.

Успешно шли восстановительные работы и на участке Лигово — Стрельна — Петергоф — Ораниенбаум. И здесь разрушения были велики. Воины-железнодорожники 4-го путевого батальона Федоренко, мостовики подразделений П. И. Богомолова и Н. А. Нариняна быстро восстановили сквозное движение поездов от Лигова через Ораниенбаум до станций Лебяжье и Калище. А вскоре поезда пошли до станций Котлы и Веймарн, доставляя наступающим частям 2-й ударной армии снаряды, горючее, военное снаряжение.

И на других участках вслед за наступающими войсками шли отряды восстановителей. Воины-железнодорожники 9-й железнодорожной бригады и управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта своим самоотверженным трудом обеспечили движение поездов на Кингисепп и Сиверскую.

Работали от темна до темна, в «зоне пустыни», созданной гитлеровцами вдоль всех железнодорожных линий.

В самый разгар восстановительных работ поступил приказ Наркомата путей сообщения: обеспечить прямое железнодорожное сообщение Ленинград — Москва через Чудово. Приказ обязывал наше управление, не снижая темпа работ на Балтийской и Варшавской железнодорожных линиях, восстановить на главной магистрали Октябрьской дороги сильно разрушенный участок Поповка — Любань — Чудово — Дубцы. Для осуществления этой трудной задачи в Ленинград приехали заместитель наркома Б. И. Левин и начальник Главного управления военно-восстановительных работ генерал-лейтенант технических войск В. А. Головко. Вместе с начальником нашего управления И. Г. Зубковым они приняли решение: снять с железнодорожных линий западных направлений только два формирования — Н. В. Куракина и П. И. Богомолова, укомплектованные наиболее опытными рабочими и инженерно-техническими кадрами.

Военный совет Ленинградского фронта в помощь управлению выделил три батальона МПВО.

23 января 1944 года, когда войска Ленинградского фронта еще вели ожесточенные бои за Тосно и Гатчину, а войска Волховского фронта, освободив Новгород, обходили Чудовский узел с северо-запада, И. Г. Зубков приказал своему заместителю по строительству № 5 (Ленметрострой) Н. К. Краевскому подготовиться к восстановлению участка Дубцы — Чудово — Любань.

26 января с левого берега Волхова инженеры-мостовики П. И. Богомолов, В. А. Чежин и Б. Н. Белоликов осмотрели разрушения моста и начали разработку проекта его восстановления.

Вскоре, боясь окружения, гитлеровцы покинули правый берег Волхова. Сразу же на станции Гряды и Дубцы стали прибывать эшелоны с восстановительными отрядами ПУТЬРЕМа-2 Ф. С. Бахина, Б. М. Киселева, П. Г. Петрова.

Бойцы-путейцы Ф. С. Бахина приступили к восстановлению путей на подходе к мосту, а после освобождения от гитлеровцев Чудова перешли по льду Волхов и буквально по следам фашистов добрались до станции Чудово. Здесь после разминирования сразу же начались работы по восстановлению станции и главного пути.

Проходчики и плотники Б. М. Киселева и П. Г. Петрова приступили к наведению мостов. Но численность прибывших сюда метростроевцев была недостаточна для выполнения в кратчайший срок огромного объема работ.

Приехав в Чудово, В. А. Головко утвердил проект восстановления большого моста через Волхов. По предложению П. И. Богомолова, назначенного начальником работ, намечалось восстановить мост по старой оси. Такое решение позволяло использовать сохранившийся второй пролет постоянного моста, а обрушенные в воду металлические части взорванных пролетных строений в качестве подмостей для забивки свай.

3 февраля в Дубцы прибыли бойцы-мостовики подразделений П. И. Богомолова и Н. А. Нариняна. Их эшелоны из Ленинграда шли кружным путем через Шлиссельбург — Поляны на Волховстрой и далее по новым соединительным линиям Тихвин — Будогощь и Неболчи—Любытино на Окуловку. Эти линии были построены железнодорожными войсками и формированиями Ленинградского фронта еще в 1942 году для обеспечения надежных подходов к Волховскому узлу, через который по Ладожской трассе шло снабжение Ленинграда и войск Ленинградского и Волховского фронтов.

Мостовики сразу же приступили к восстановлению большого моста через Волхов. Предстояли трудные, сложные работы, так как мост был силько разрушен.

Отряды Б. М. Киселева и П. Г. Петрова восстанавливали средние мосты через реки Кересть у Чудова и Тигоду — у Любани. 6 февраля в Дубцы прибыл 12-й мостовой батальон подполковника И. М. Вихляева, который занялся работами на волховском мосту.

Велики были разрушения на перегонах и станциях. Деревянные здания сожжены, а на месте каменных — груды развалин. Трубы и мосты взорваны, рельсы сняты, полностью разрушены устройства связи и водоснабжения, в насыпях и откосах выемок — окопы, ходы сообщения, землянки. И всюду — мины, мины...

Враг заминировал не только рельсовые пути и подходы к

ним, но и полосу отвода, просеки линий связи. На минах подорвались многие восстановители 21-го батальона связи.

Минные поля, отдельные мины и фугасы различных типов, заложенные гитлеровцами в разное время, местами имели многоярусное расположение. Их обезвреживание было сопряжено с большой опасностью.

На участке Поповка — Дубцы минеры сняли более 10 тысяч мин, извлекли сотни авиабомб и неразорвавшихся снарядов. Высокие насыпи враг подготовил к взрыву еще летом 1943 года — были вырыты глубокие минные колодцы, шахты, туннели и загружены взрывчаткой. В спешке фашисты не успели их взорвать.

Станция Поповка и большой поселок, где до войны проживало 40 тысяч человек, оказались полностью уничтоженными.

На перегоне Поповка — Саблино в насыпях размещался городок гитлеровских землянок. Все мосты и трубы, насыпи на подходах к мостам были взорваны, рельсовые пути разобраны, устройства связи и водоснабжения разрушены.

Восстановление головного участка магистрали Поповка — Тосно — Любань задерживалось. Все батальоны 9-й бригады и формирования 2-го управления военно-восстановительных работ спешно возрождали железнодорожные участки Балтийской и Варшавской линий. Они шли вслед за наступающими войсками фронта. 10 февраля в Поповку, Саблино и Тосно прибыли новые восстановительные подразделения Н. В. Куракина. Сюда же вскоре были направлены из Ленинграда два батальона МПВО.

От Колпина до Тосно для однопутного движения поездов решили восстанавливать третий главный путь; это оказалось более легким делом, так как насыпи этого пути были песчаными и меньшей высоты. Высокие насыпи основной двухпутной линии, отсыпанные при постройке магистрали из местных глинистых грунтов, изрытые фашистами и сильно поврежденные минными взрывами, требовали длительного предварительного «лечения». А времени на это не было.

На восстановлении насыпей и на подходах к мостам перегонов Саблино — Тосно — Ушаки — Рябово самоотверженно трудились девушки из батальонов МПВО Ленинграда. Они выезжали на автомашинах из Тосно на перегоны перед рассветом, а возвращались темной ночью. Работы шли полным ходом, несмотря на тридцатиградусные морозы и сильную пургу.

Многие бойцы МПВО быстро освоили новые для них профессии укладчиков и перешивщиков рельсовых путей. Опытные путейцы Н. В. Куракина оказались хорошими учителями: прикомандированные по два-три человека к взводам МПВО, они быстро обучили девушек забивать костыли, выправлять уложенные пути.

Восстановленный вокзал в Чудове.

Мне тоже довелось обучать бойцов МПВО путейским профессиям. В первые послевоенные годы на улицах нашего города я часто встречал своих бывших учеников: они вновь стали ткачихами, кондитерами, техниками, инженерами.

Во второй половине февраля на станцию Дубцы прибыло большое подкрепление — два путевых батальона 21-й железнодорожной бригады полковника А. М. Соколова. Они сразу же включились в работу.

Было решено пропустить первый прямой поезд из Москвы в Ленинград через Чудово к Дню Красной Армии. С помощью консольного крана «Ленинградец» уже встали на место все пролетные строения на волховском мосту. Оставалось еще установить готовые 23-метровые пролетные строения на средних мостах через реки Ровань, Тигоду и другие.

Рабочий поезд с консольным краном в голове перешел через восстановленный волховский мост и двинулся к Ленинграду. Установка пролетного строения, подвешенного на консоли, производилась сразу по готовности рельсового пути на подходе к очередному среднему мосту.

Бойцы-путейцы, работавшие на устройстве подхода к мосту более суток без отдыха, устали. Укладка и балластировка последнего километра пути подвигались медленно. Тогда Н. В. Куракин, на участке которого путевые работы были закончены, ночью поднял по тревоге девушек-ленинградок из батальона МПВО, отдыхавших в поселке Тосно. К рассвету они на авто-

машинах прибыли к мосту и сменили уставших солдат. Устройство подхода к мосту было завершено. Консольный кран быстро установил здесь последнее пролетное строение.

Той же ночью на реке Тосне установили 23-метровое пролетное строение. Работами руководил заместитель Н. В. Куракина по технической части С. М. Эпштейн. Начальник восстановительного поезда Е. В. Гринь считался по праву лучшим крановщиком на Октябрьской дороге. В 1943 году на прифронтовой магистрали Поляны — Шлиссельбург, заменившей ледовую дорогу, он проявил подлинный героизм и высокое мастерство. Работать нередко приходилось тогда под прицельным артиллерийским огнем противника.

К рассвету 23 февраля 1944 года все восстановительные работы на участке Дубцы — Колпино были закончены. Днем первый прямой поезд из Москвы через Чудово прибыл в Ленинград. Это был замечательный подарок Родине от военных железнодорожников-восстановителей и девушек из батальонов МПВО Ленинграда.

ПУТЬ БАТАЛЬОНА

Б. Д. Кнох,

командир минно-подрывного взвода 40-го отдельного железнодорожного батальона

Формирование 40-го отдельного железнодорожного батальона началось в Ораниенбауме в первый день объявления мобилизации. Он укомплектовывался резервистами Ленинградской, Новгородской и Псковской областей. Кадровыми военными были лишь несколько офицеров. Большинство мобилизованных не имело нужной подготовки для службы в железнодорожных войсках, но уже в начале июля подразделения батальона приступили к выполнению боевых заданий. Опыт приобретали под огнем противника.

Перед нами ставилась задача: восстанавливать разрушенные вражеской авиацией пути, а при отходе наших частей взрывать станции, пути и линии связи, эвакуируя подвижной состав и другое железнодорожное имущество.

Первым 6 июля 1941 года для выполнения заградительных работ на Карельском перешейке выступил минно-подрывной взвод лейтенанта Пашева. На другой день с таким же заданием в район Батецкая — Сольцы отправился минно-подрывной взвод лейтенанта А. М. Шевченко. К 14 июля уже все подразделения батальона участвовали в заградительных работах в районах станций Батецкая, Луга, Сольцы, Мойка.

Наша вторая рота под командованием старшего лейтенанта Жабановского 12 июля прибыла на станцию Батецкая, расположенную на линии Ленинград—Дно. Там застали такую картину: почти все пути были разрушены, на них и на междупутье — опрокинутые вагоны и цистерны. Кругом — воронки от бомб. Нужно было хотя бы частично восстановить пути, чтобы обес-

печить воинские перевозки. За это мы и взялись. Не раз налетала вражеская авиация. 12 июля во время бомбежки станции был убит красноармеец первой роты А. Моисеев, 19 июля— смертельно ранен боец нашей роты М. Журавков.

С июля по сентябрь батальон выполнял заградительные работы на многих станциях и перегонах. В то же время, в боевых условиях, нам удалось эвакуировать 62 километра рельсовых путей и 75 комплектов стрелочных переводов.

Заградительные работы зачастую велись в непосредственной близости от противника. Вот один из многих примеров.

Рота под командованием капитана П. Ф. Пичугина и минно-подрывной взвод лейтенанта Мякишева были оставлены для разрушения железнодорожного хозяйства на станции Луга. После выполнения задания группа Пичугина попала в окружение и только в первых числах сентября соединилась с батальоном на станции Детское Село.

В конце августа 1941 года взводы лейтенанта Кирьятского и младшего лейтенанта И. Я. Треногова получили задание: вывести из строя путь и мосты на перегоне Еглино — Лустовка. Но 31 августа противник занял станцию Лустовка, и оба взвода оказались в окружении.

1 и 2 сентября железнодорожные мосты в районе станции Еглино были взорваны. 2 сентября подразделения стали прорываться к своим. Только 11 сентября оба взвода, потеряв несколько бойцов, вышли в район поселка Назия.

На подступах к Ленинграду летом и осенью 1941 года многие командиры и бойцы батальона в сложной обстановке проявили исключительное мужество и стойкость.

В июле группа бойцов под командованием капитана П. Ф. Пичугина охраняла железнодорожный мост на реке Плюссе. Из штаба части, занимавшей здесь оборону, поступило распоряжение: взорвать мост по сигналу двух белых ракет. Это означало, что противник в непосредственной близости.

У моста уже завязалась перестрелка: передовые дозоры фашистов столкнулись с охранявшими мост бойцами, а сигнальных ракет нет. Но вот взвилась одна белая ракета, за нею другая. Пичугин повернул рукоятку подрывной машинки. Однако взрыва не произошло — очевидно, во время перестрелки был перебит саперный проводник. Оставалось одно: взрывать мост огневым способом. Под вражеским огнем Пичугин пополз к мосту, взобрался на восьмиметровую насыпь, где был выведен конец зажигательной трубки, зажег бикфордов шнур, а затем кубарем скатился вниз и побежал к окопу. Едва успел добежать, как страшный взрыв потряс землю. Обе фермы моста рухнули в воду.

Взвод под командованием лейтенанта Г. К. Зеботе заминировал мост на реке Луге у станции Толмачево. После этого

Группа военных железнодорожников.

лейтенант с тремя отделениями был отозван для выполнения других заградительных работ, а одно отделение во главе с сержантом И. К. Осиповым осталось у моста, готовое взорвать его.

Показались гитлеровцы. Когда Осипов получил приказ о взрыве, по мосту уже бежали вражеские солдаты. Сержант быстро вставил в подрывную машинку рукоятку и повернул ее. Взрыва не последовало. Еще один поворот, еще! Раздался мощный взрыв. Средние опоры моста рухнули в воду вместе с фашистами.

Памятен взрыв другого моста через реку Лугу — у станции Передольская. Мне довелось командовать группой, которая охраняла его. Командир минно-подрывного взвода А. М. Шевченко должен был взорвать мост после получения письменного приказа. Стрелковые роты окопались на правом берегу Луги выше и ниже моста. Здесь же, замаскированные во ржи, находились два орудия. Как только они открывали огонь по врагу, появлялся немецкий самолет и начинал корректировать огонь своей артиллерии. Но по мосту не было сделано ни одного выстрела, на него не было сброшено ни одной бомбы: фашисты намеревались захватить мост неповрежденным.

У нас все было подготовлено для взрыва. Мы договорились с лейтенантом Шевченко, что произведем его в момент, когда на мост вступят гитлеровские солдаты.

Но осуществить намеченное не пришлось. Однажды ночью — это было в середине июля — получили приказ: мост немедленно взорвать, так как фашисты в нескольких местах форсировали реку Лугу, намереваясь зайти в тыл и захватить мост целым. Лейтенант Шевченко привел в действие подрывную машинку...

Не всегда, однако, все завершалось благополучно. Так, например, случилось при взрыве моста через реку Шелонь у станции Сольцы. Эта операция была поручена группе из шести минеров во главе с капитаном Ф. Г. Савиным. Они выполнили приказ, но ценой своей жизни: никто из них не вернулся...

Когда Ленинград оказался в кольце блокады, некоторые железнодорожные части были реорганизованы в стрелковые. Из состава нашего подразделения были сформированы 40-й разведывательный батальон и 40-й минометный дивизион, получившие такой район обороны: торговый порт — парк культуры и отдыха имени Первого мая. Несколько позже нам добавили северную и южную дамбы Морского канала. Здесь мы рыли окопы, оборудовали огневые точки для пулеметов, минометов и зенитных установок, строили блиндажи, дзоты, землянки, отсюда ходили в разведку, в боевое охранение, участвовали в отражении атак диверсионных групп противника. За умелую разведку переднего края обороны противника и проявленное при этом мужество красноармеец минно-подрывного взвода С. И. Павлов был награжден орденом Красного Знамени.

В феврале — марте 1942 года батальон был снова переформирован в железнодорожный. Правда, первое задание оказалось не совсем по нашему профилю...

С наступлением весны прекратила свое существование ледовая «Дорога жизни». Грузы в Ленинград могли доставляться лишь водным путем через Ладожское озеро и по воздуху.

Южнее Ладожского озера, в обход его, от Шлиссельбурга до Новой Ладоги проложены идущие почти параллельно Старо-Ладожский и Ново-Ладожский каналы, входящие в состав Мариинской системы. Их назначение: пропуск судов, минуя мелководную южную часть Ладожского озера, особенно бурного в осеннее время. На участке между Шлиссельбургом и деревней Липки Ново-Ладожский канал находился в руках фашистов. Военный совет Ленинградского фронта решил: прорыть у деревни Кобона канал, который соединил бы в этом месте Ново-Ладожскую водную трассу с Ладожским озером. Это давало возможность использовать основную часть канала для доставки грузов в Ленинград.

Прорыть соединительный канал и поручили нашему батальону. В апреле 1942 года нас перебросили на автомашинах из Ленинграда на восточный берег Ладожского озера. Условия работы были очень трудными: мерзлый грунт, талая вода, отсутствие механизмов, налеты вражеской авиации, ослабленные голодом люди...

И все же батальон досрочно выполнил задание. С 8 по 30 апреля было вынуто вручную около 11 тысяч кубометров грунта. В мае и июне мы строили новые разъезды и ремонтировали пути на линии Подборовье — Чагода — Кабожа, а в июле прокладывали железнодорожную линию Любытино — Неболчи.

В августе — сентябре подразделения батальона были переведены на участок Будогощь — Тихвин, где проливные дожди размыли земляное полотно. Здесь мы восстановили 11 километров пути, построили более сотни водопропускных лотков.

О заслугах батальона в этот период говорит приказ НКПС № 284ц: «За образцовое выполнение заданий по восстановлению железнодорожных путей и сооружений и за отличное выполнение своего служебного долга в борьбе с германским фашизмом награждаются знаком «Почетному железнодорожнику» подполковник А. М. Михайлов, старший лейтенант П. Ф. Поспелов, младший политрук Шилин, сержанты Дюжев, Курочкин, Никаноров, Т. Е. Пелещенко, В. В. Седов».

19 января 1943 года, на другой день после прорыва блокады Ленинграда, подразделения батальона выступили из деревни Кобона, где были заняты на строительстве железной дороги. Наш путь лежал в направлении Синявинских торфоразработок. Шли пешком, на самодельных санях тащили свой немудреный солдатский скарб, в том числе и железные печки-«буржуйки», без которых зимой немыслимо было жить в палатках.

Сделав 30-километровый марш, батальон прибыл в деревню Липки. Здесь нам выделили участок на строительстве новой фронтовой 33-километровой магистрали Шлиссельбург — Поляны на освобожденной от врага узкой полоске земли.

Минно-подрывной взвод под командованием В. П. Романова получил задание разминировать трассу будущей железнодорожной линии, а техническая разведка батальона — обследовать все узкоколейки Синявинских торфоразработок.

Деревни Липки как таковой не было. От нее уцелели лишь две печные трубы да покосившийся деревянный сарай. Всюду были видны следы недавних боев. Местность гитлеровцы заминировали, можно было ходить только по разведанным тропам и дорогам.

Участок, выделенный батальону, проходил по Синявинским болотам между Рабочими поселками № 2 и 4. Предстояло до

2 февраля 1943 года построить более 4 километров железнодорожного пути нормальной колеи, включая сооружение мостов, труб и лотков.

20 января вторая и третья роты приступили к подготовительным работам — расчищали сугробы, разбирали узкоколейные пути, засыпали воронки. Земляного полотна по существу не было, шпалы укладывались прямо на мерзлую землю, так как в нашем распоряжении не было ни пригодного грунта, ни песка. Балластировали путь... снегом.

Несмотря на холода и вьюги, бойцы и командиры батальона в течение двух суток не уходили с трассы, работали по 14—15 часов в сутки.

Трудности усугублялись вражескими обстрелами и бомбежками. К тому же при разборке узкоколеек было обнаружено, что они заминированы.

Командиры и политработники проводили в подразделениях разъяснительную работу, рассказывали о значении новой железнодорожной линии для Ленинграда, были организаторами соревнования за быстрейшее выполнение приказа командования.

И вот 4 февраля в 15 часов мы соединились с идущими нам навстречу укладчиками пути головного ремонтно-восстановительного поезда НКПС. Состоялся митинг. В 20 часов уже началась обкатка.

5 февраля линия Шлиссельбург — Поляны полностью вступила в строй. С первым поездом, который вез с «Большой земли» в Ленинград продукты и другие грузы, выехала и делегация нашего батальона.

Мы получили телеграммы от Военного совета Ленинградского фронта и от наркома путей сообщения, в которых отмечались мужество и самоотверженность наших людей на строительстве новой фронтовой железной дороги.

За трудовой героизм, проявленный на сооружении дороги, 39 бойцов и командиров батальона были удостоены правительственных наград, 48 отмечены наркомом.

Нашему батальону поручили обслуживание только что построенной магистрали. Пришлось бороться со снежными заносами и весенним паводком, восстанавливать разрушенные артиллерийским огнем участки пути, заменять снежный балласт песчаным. Все это приходилось делать нередко под обстрелом.

Мы имели приказ: на время обстрела уводить личный состав в укрытия. Но обстановка часто вынуждала действовать иначе. Вот, например, как об этом вспоминает бывший командир батальона подполковник А. М. Табарчук:

— Однажды немецкий снаряд перебил рельс впереди идущего поезда. Заметив это, машинист остановил поезд, затем начал осаживать состав, стремясь укрыть его в лесу. Но и сзади путь оказался разрушенным. Состав остановился. Фашисты

В центре старший сержант М. И. Курачев. Под огнем врага он с группой бойцов сменил рельс и вывел из-под обстрела воинский состав.

еще интенсивнее стали обстреливать паровоз и вагоны. В это время поблизости находился со своими бойцами старший сержант коммунист М. И. Курачев. Волоча за собой запасной рельс и инструмент, они ползком добрались до поврежденного пути и под огнем противника Курачев заменил перебитый рельс. Поезд удалось благополучно вывести из зоны обстрела.

Фашисты особенно яростно обстреливали участок у железнодорожного моста через Неву около Шлиссельбурга. Этот участок «опекал» взвод коммуниста лейтенанта В. И. Лихачева. Здесь часто приходилось восстанавливать путь под огнем противника. Однажды гитлеровцам удалось разбить и поджечь несколько вагонов воинского поезда и на большом протяжении разрушить путь. Надо было спасать состав. Лейтенант Лихачев со своими бойцами под огнем противника за короткий срок устранил большие повреждения.

3 марта 1943 года гитлеровцы обстреляли идущий в Ленинград поезд с боеприпасами. Один из снарядов попал в вагон со взрывчаткой. Раздался страшный взрыв. Почти весь железнодорожный состав был уничтожен. Уцелели лишь паровоз и прикрывающий его вагон-хоппер с углем. На месте взрыва образовалась траншея длиной 350 метров и около 35 метров в ширину. На дне и по откосам вокруг нее были разбросаны остатки вагонов, снаряды, мины. Надо было срочно очистить район железнодорожной линии от взрывоопасных материалов. Воины батальона принялись за это дело. Несмотря на меры предосторожности, без жертв не обошлось. Красноармеец, переносивший снаряд, оступился и упал. От взрыва погибло 18 человек, многие были ранены...

Чтобы скорее восстановить движение, решено было построить обходной путь. Он был сооружен в течение суток, и поезда снова пошли в Ленинград.

Было решено построить обходной путь и в районе Рабочих поселков № 1 и 4, где поезда особенно часто обстреливались противником. Геодезические работы производил здесь старший техник-лейтенант П. И. Лебедев. Его бригада могла работать только в дневное время. Несколько человек погибло от вражеских снарядов. Дважды осколки повреждали нивелир, были перебиты ножки теодолита, но работы не прекращались.

И вот новый приказ: передислоцироваться в район деревни Малая Будогощь для участия в работах по реконструкции железнодорожной линии Будогощь — Тихвин, имевшей важное значение для доставки грузов с «Большой земли» в Ленинград, Ленинградскому и Волховскому фронтам.

Перед переездом в Малую Будогощь третья рота была занята на прокладке узкоколейки от станции Жихарево до Рабочего поселка № 8. Несмотря на обстрелы и бомбежки, строительство было успешно завершено. За образцовое выполнение за-

Минно-подрывной взвод батальона перед выходом на задание.

дания командира роты П. Ф. Поспелова и командира взвода С. А. Быкова наградили орденом Красной Звезды, ефрейтора Н. Т. Гвоздева — медалью «За отвагу», сержанта Н. М. Горьева и ефрейторов Н. А. Большева, В. В. Васильева и Ф. А. Кондратьева — медалью «За боевые заслуги».

Рота, переезжая из Жихарева в Малую Будогощь, оказалась на станции Войбокало. В ожидании отправления поезда солдаты находились в вагонах. Вдруг над станцией появились вражеские бомбардировщики. Осколками бомб и пулями было убито 22 и ранено 45 бойцов и командиров...

Немало потрудились мы на участке Будогощь — Тихвин. Построили здесь три моста, расширили земляное полотно, балластировали путь, проложили кюветы, канавы, построили водоотводные лотки. В связи с тем что станция Будогощь часто подвергалась бомбежке, батальону было приказано построить обходной путь для соединения железнодорожных линий Будогощь — Тихвин и Будогощь — Неболчи, минуя станцию Будогощь. Батальон успешно справился и с этой задачей.

Трудно перечислить все работы, которые выполнил наш батальон летом 1943 года. В то же время мы готовились к предстоящим наступательным операциям: тренировали бойцов расшивать и перешивать пути, укладывать стрелочные переводы.

И вот 3 октября 1943 года батальон получил приказ: произвести техническую разведку железнодорожных путей, мостов и станционного хозяйства на линии Будогощь — Кириши, идя

вслед за нашими продвигавшимися вперед частями. 5 октября были уложены первые 550 метров железнодорожного пути на освобожденной от фашистских захватчиков земле. Но продолжать здесь работы нам не пришлось: 7 октября началось перебазирование наших подразделений на участок Андреево — Ирса на перегоне Волхов — Чудово. А минно-подрывной взвод капитана В. Романова уже 6 октября начал разминирование участка Андреево — Ирса — Посадниково.

Готовясь к эвакуации, фашисты заблаговременно густо «нафаршировали» минами (иногда в два-три слоя) железнодорожную линию и близлежащую местность. Были заминированы многочисленные землянки, попадались и мины-сюрпризы.

...Кириши — Посадниково, Ирса — Посадниково, Андреево — Ирса — Тигода. Весь октябрь наши подразделения восстанавливали на этих участках железнодорожные линии. Многие бойцы выполняли по полторы-две нормы.

Еще радостнее было на сердце у каждого, когда в январе 1944 года начался разгром немецко-фашистских захватчиков под Ленинградом. Вслед за наступавшими войсками двигались и военные железнодорожники-восстановители.

Батальону довелось восстанавливать и разминировать участки Чудово—Мясной Бор — Новгород, Новгород — Батецкая—Луга. О том, как работали в эти дни наши люди, свидетельствует приказ по батальону от 4 февраля 1944 года, в котором говорилось: «За образцовое выполнение боевого задания командования, высокую дисциплинированность и проявленное мастерство при восстановлении железнодорожного участка Мясной Бор — Новгород объявить благодарность...» Дальше назывались фамилии двадцати бойцов и сержантов. Старшина В. Фроликов со своим отделением выполнил тогда задание на 182 процента, а красноармейцы Я. Морозов, В. Соболев и Т. Нукеев — на 240.

В районе станций Луга и Батецкая наш батальон в 1941 году начинал свою боевую деятельность. Тогда здесь выполняли заградительные работы — выводили из строя железнодорожное хозяйство, помогая Красной Армии задерживать продвижение противника на дальних подступах к Ленинграду. Теперь мы вернулись в эти места для того, чтобы помогать нашему стремительному наступлению.

Воины-железнодорожники Ленинградского и Волховского фронтов с 14 января по 16 марта восстановили 1400 километров путей и 253 железнодорожных моста. 11-я железнодорожная бригада, а в ее составе и 40-й восстановительный батальон, были активными участниками тех операций. Прибалтика, Польша, Чехословакия, Венгрия, Австрия — таковы вехи боевого пути, который прошел наш 40-й железнодорожный батальон в 1944—1945 годах. И всюду его солдаты и офицеры достойно выполняли свой воинский долг.

УБЕЖДЕННОСТЬ КРЕПЛА В БОЮ

Б. Ф. Пашигорев,
комиссар ГОРЕМа
№ 10-бис

Среди архивных документов мостостроительного поезда № 428 «Мостостроя-6» оказалось старое дело с пожелтевшими от времени партийными протоколами, бледно отпечатанными через избитую ленту на фронтовом «Ундервуде» в годы Отечественной войны. Читая эти протоколы, вспоминаешь лица, имена, фамилии... Они восстанавливают в памяти многих замечательных товарищей, связавших свою жизнь с нашей партией в годы тяжелых испытаний.

На первых порах партийная организация поезда, состоявшая всего из трех членов партии и трех кандидатов, численно не росла. Это объяснялось тем, что прибывшие из различных военкоматов Ленинграда и области, командированные Октябрьской железной дорогой люди не знали друг друга и, согласно Уставу ВКП(б), не могли давать рекомендации. Нашу небольшую организацию возглавлял плотник И. Т. Сергеев.

Но время шло. Позади остались трудные заградительные работы при эвакуации пролетных строений и железнодорожных мостов на Карельском перешейке, строительство деревянного моста-дублера через Волхов у станции Волховстрой, восстановление железнодорожной линии Тихвин — Волховстрой в декабре 1941 года... Партийная организация, несмотря на свою малочисленность, вела неустанную работу по сплочению личного состава поезда, мобилизации людей на выполнение приказов командования, укрепление воинской дисциплины.

Мобилизующим документом для строителей было обращение к ним А. А. Жданова в феврале 1942 года. В этом обращении говорилось:

«Дорогие товарищи!

Правительство возложило на вас ответственную задачу: в кратчайший срок построить железную дорогу от станции Войбокало до Ладожского озера. Эта линия позволит значительно увеличить и ускорить подвоз продовольствия, горючего и боеприпасов для Ленинграда и Ленинградского фронта.

Товарищи строители! Постройкой этой дороги вы решаете задачу государственной важности. Ленинград переживает тяжелые и суровые дни. Никогда еще в истории нашего великого города трудящиеся Ленинграда не были в таком тяжелом положении. Несмотря на это, город крепко стоит на боевом посту. Ленинградские рабочие и работницы, войска Ленинградского фронта уже показали невиданные образцы мужества и героизма, отстояв город Ленина от фашистских людоедов. Город и армия стойко и самоотверженно переносят все испытания, вызванные вражеской блокадой.

Ваша задача — помочь трудящимся города Ленина, помочь ленинградским женщинам и детям. Построить дорогу — значит дать хлеб городу, горючее и боеприпасы войскам Красной Армии, ускорить разгром врага под Ленинградом.

Нет для вас теперь, товарищи строители, более высокого долга, более священной обязанности, чем постройка дороги в кратчайший срок, указанный правительством.

Ленинград ждет от вас большевистских темпов строительства. Развертывайте соревнование за лучшее качество работ, стройте по-стахановски, покажите образцы трудового героизма.

Помните, каждый день, который вы сумеете сэкономить из данного срока, вызовет величайшую радость трудящихся Ленинграда и приблизит день победы над врагом.

От лица Ленинграда и фронта выражаю твердую уверенность в том, что все рабочие, инженеры, техники, все строители дороги с честью выполнят свой долг перед Родиной и своей самоотверженной работой впишут новую замечательную страницу в историю разгрома ненавистных немецко-фашистских войск под Ленинградом.

Секретарь ЦК ВКП(б),
член Военного совета Ленинградского фронта
А. Жданов.

3 февраля 1942 г.».

Строители самоотверженным трудом ответили на это обращение: железнодорожная ветка была построена досрочно. Подвоз продовольствия в осажденный город возрос, нормы выдачи продуктов питания ленинградцам резко увеличились.

...Весна и лето 1942 года. Продолжается строительство деревянного моста-дублера через Волхов. Часто вели восстановительные работы на станции Волховстрой — противник система-

тически обрушивал на нее массированные удары с воздуха. Именно тогда, в те трудные дни, в парторганизацию поступили первые три заявления о приеме в партию.

Михаил Иванович Дмитриев — 29-летний слесарь-лекальщик с Пролетарского завода — писал: «Прошу принять меня в ряды ВКП(б). В тяжелые годы испытаний для нашей Родины хочу быть коммунистом. Свою преданность Родине, партии докажу делом».

И он доказал. Дмитриев внес ряд ценных для строительства предложений. Одно из них — массовое изготовление механических и ручных буравов для сверления отверстий при сборке деревянных мостовых конструкций. Производство их было налажено в передвижных механических мастерских. Дмитриев сутками не уходил с работы.

Второе заявление поступило от Владимира Васильевича Иванова, прибывшего к нам из дело Бологое, где он до войны работал кузнецом. Иванов имел за плечами немалый рабочий стаж. Его рационализаторские предложения позволили в условиях передвижной кузницы в 3 раза увеличить выпуск гаек, потребность в которых все время росла. Позднее, при представлении к награждению медалью «За боевые заслуги», в наградном листе было написано, что В. В. Иванов в боевой обстановке во время артобстрела проявил выдержку и спокойствие, продолжал готовить поковки для строящегося моста через реку Неву в районе Шлиссельбурга.

Кандидатом партии стал и Николай Николаевич Леонтьев — начальник мостовой колонны. Это был смелый и решительный командир. Будучи в технической разведке, он вместе с группой рабочих в 1941 году оказался на территории противника, но сумел вывести всех из окружения без потерь.

Высокое звание коммуниста Леонтьев оправдывал с честью. За умелое руководство работами на строительстве мостов через реки Назию и Неву его наградили медалью «За боевые заслуги».

Такими были все, кто в то время вступал в ряды Коммунистической партии.

Пришла зима 1942/43 года — вторая блокадная зима. Военный совет фронта и Ленинградский областной комитет партии приняли решение о строительстве свайно-ледовой железной дороги, а также узкоколейной линии через Ладожское озеро. Решение этой сложной задачи возлагалось на военных железнодорожников.

Нашему подразделению была поручена заготовка свай, прогонов, насадок. Работали в две смены. В одну из декабрьских ночей подвинулся лед, сваи наклонились. Пошли разговоры: «Из этой затеи ничего не выйдет». И вот в клубе-землянке состоялось собрание партийного актива. С докладом выступил начальник управления военно-восстановительных работ № 2

(УВВР-2) И. Г. Зубков. Смысл его выступления сводился к одному: мост должен быть построен в самый короткий срок, на выполнение этой важной задачи необходимо мобилизовать всех строителей.

После собрания партийного актива во всех подразделениях были проведены открытые партийные собрания, на повестке дня — тот же вопрос.

Работы по исправлению свай и устройству дополнительных схваток велись высокими темпами. На эстакаде укладывались рельсы, ее обкатывали паровозом с укладочными материалами на отрезке пять километров с восточного берега и четыре — с западного.

...Утром 12 января 1943 года строители услышали гул артиллерийской канонады.

— Кажется, начинается, — сказал кто-то.

Да, прорыв блокады начался!

В эти дни в ряды партии были приняты командир отделения путевого взвода Николай Иванович Маношкин — инициативный и смелый руководитель, командир взвода плотников Александр Владимирович Графецкий — умелый организатор, исполнительный командир.

После семидневных кровопролитных боев войска 67-й армии под командованием генерал-майора М. П. Духанова 18 января 1943 года в 9 часов 30 минут соединились с войсками Волховского фронта.

В ночь на 19 января командир 11-й железнодорожной бригады полковник Г. П. Дебольский позвонил начальнику нашего поезда П. И. Богомолову:

— Поздравляю с прорывом блокады Ленинграда! Немедленно приходите ко мне на совещание.

Совещание командиров и комиссаров состоялось на командном пункте бригады. Полковник Дебольский сообщил, что Военный совет фронта приказал на освобожденной от противника территории за 20 дней построить железнодорожную линию широкой колеи от разъезда Поляны до Шлиссельбурга протяжением 36 километров.

Нашему поезду было поручено строительство моста через реку Назию. Работы не прекращались ни днем, ни ночью, несмотря на морозы и обстрелы. Строителей прикрывал огонь нашей артиллерии, подавлявший огневые точки противника.

Железнодорожная линия была закончена не за 20, а за 14 дней, а мост через Неву в районе Шлиссельбурга — за 10 дней.

Обращаясь к строителям, командование фронта писало:

«Военный совет Ленинградского фронта поздравляет командиров, политработников, инженерно-технический персонал, красноармейцев железнодорожных войск, рабочих и работниц с

успешным окончанием строительства железнодорожной линии Жихарево — Шлиссельбург и строительства моста свайно-ледовой конструкции через реку Неву. Постройкой новой железнодорожной линии и моста через Неву восстановлена прямая железнодорожная связь Ленинграда со страной.

Отмечая четкую, самоотверженную работу красноармейцев железнодорожных войск, командиров и всего коллектива строителей железнодорожной линии Жихарево — Шлиссельбург и моста через реку Неву, Военный совет фронта объявляет благодарность всему личному составу 9-й и 11-й железнодорожных бригад с приданными частями, спецформирований НКПС и населению, привлеченному к строительству.

Командующий войсками Ленинградского фронта генерал-полковник *Л. Говоров*

Член Военного совета, секретарь ЦК ВКП(б) *А. Жданов*
Член Военного совета *Н. Соловьев*».

Вскоре последовал приказ о строительстве второго 850-метрового высоководного моста на свайном основании через Неву. Партийная организация мобилизовала коммунистов, комсомольцев, всех рабочих на ударное выполнение нового боевого задания.

В эти дни были приняты в члены партии начальник путевой колонны Алексей Иванович Михайлов, награжденный медалью «За боевые заслуги», и кладовщик Александр Александрович Храмцов. Кандидатами партии стали электромонтер Михаил Иванович Жуков — высококвалифицированный рабочий из депо Бологое, кузнец Петр Алексеевич Беспартышев, награжденный значком «Почетному железнодорожнику», и опытный инженер Борис Михайлович Мальков — начальник производственно-технического отдела, награжденный медалью «За боевые заслуги». По рекомендации комсомольской организации были приняты кандидатами в члены партии рабочий Алексей Давыдов и начальник материально-технического снабжения Алексей Крыжановский.

Враг пытался помешать строителям возводить мосты. Помню безветренный солнечный день 27 февраля 1943 года. Уже чувствовалось приближение весны. Строительство моста шло полным ходом — возводились мостовые опоры, рубились ряжи для ледорезов. На льду стояли палатки с железными печками для обогрева рабочих. Вокруг — много лозунгов, плакатов, доски производственных показателей, вымпелы. Они призывали к быстрейшему окончанию строительства. Вдруг в воздухе на большой высоте появился вражеский самолет-разведчик.

Артиллерийский огонь противника не заставил себя ждать — он обрушился не только на строящийся мост, но и на подходы

к нему. Обстрел усиливался. Появились убитые и раненые. Снаряды рвались на льду и на обоих берегах. Наша артиллерия ответила шквалом огня.

В тот день мы потеряли плотников Михаила Федоровича Сурикова, Степана Ивановича Большакова, Семена Константиновича Брылева, Федора Тимофеевича Языкова, путевого рабочего Александра Петровича Романова, скончавшегося в госпитале, и плотника Николая Дмитриевича Романова, умершего от ран.

Строительство моста не раз подвергалось обстрелам и разрушениям, которые продолжались и тогда, когда мост был закончен и по нему пошли поезда.

В апреле наше подразделение из Шлиссельбурга, где мы жили в полуразрушенных домах и землянках, передислоцировалось на правый берег Невы в поселок имени Морозова, который почти не обстреливался. В одном из восстановленных домов мы оборудовали красный уголок, где проводили политзанятия, партийные и комсомольские собрания. Здесь же принимали в партию лучших людей подразделения. Запомнилось мне 16 мая. Тогда мы единодушно проголосовали за принятие в кандидаты партии командира отделения плотников комсомольца Игната Михайлова, награжденного медалью «За боевые заслуги». Вторым в кандидаты партии принимали плотника Василия Ивановича Кудрявцева. До войны он работал на стройках. Широкоплечий крепыш с живыми карими глазами, всегда жизнерадостный, он был любимцем рабочих. За мужество и отвагу Кудрявцева наградили орденом Красной Звезды.

В эти дни были проведены отчетно-выборные партийные и комсомольские собрания. Секретарем парторганизации поезда избрали плотника И. Н. Никаноров а, а комсомольцев возглавила Н. З. Бобченко.

В январе 1944 года войска Ленинградского фронта готовились к большим наступательным операциям. Коллектив поезда вместе с другими подразделениями работал на строительстве пирсов в Лисьем Носу. Они были нужны для швартовки судов и погрузки живой силы и боевой техники армии генерал-лейтенанта И. И. Федюнинского, перебрасывавшихся на Ораниенбаумский плацдарм.

И снова работа на виду у противника, в зоне артиллерийского обстрела. Тогда союзниками строителей стали дымовые завесы, утренние туманы над Финским заливом, вечерние сумерки, ночная темнота...

После разгрома врага под Ленинградом перед военными строителями встала новая задача: быстрее восстановить железнодорожные коммуникации — большие мосты через реки Волхов (у Чудова), Свирь, Нарву, а также ряд средних и малых мостов.

Труд был по-прежнему напряженным и опасным, особенно там, где подходы к местам работ еще не были разминированы, где висели дощечки с надписью: «Мины».

В 1944 году среди принятых в партию были путевые рабочие Галактион Павлович Корпусенко и Ефим Васильевич Иванов. Они не раз отличались в боевой обстановке. Однажды на подходе к мосту через Неву, когда вражеский снаряд разрушил путь, эти рабочие предотвратили крушение поезда. За образцовое несение службы во время вражеского артобстрела 14 июня 1943 года путевым обходчикам Иванову и Корпусенко была специальным приказом объявлена благодарность.

По-разному сложились судьбы тех, кто в суровые годы войны ковал победу над врагом у стен нашего любимого города. Пять орденов и пять медалей украшают грудь Петра Иосифовича Богомолова — ныне кандидата технических наук, доцента Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта. Он передает свой богатый опыт инженера-мостовика новому поколению специалистов. Многие трудятся в строительных организациях Ленинграда. Бригадиром плотников в мостопоезде № 801 работает Игнат Михайлович Михайлов; Михаил Иванович Жуков — механик 11-го мостоотряда; главным бухгалтером «Мостостроя-6» работает Иван Иванович Гайдуков.

Бывший начальник мостопоезда № 423, а затем мостостроительного треста № 6 Георгий Владимирович Троицкий ныне заместитель начальника Главзапстроя. Он член Ленинградского горкома КПСС, депутат Ленсовета. За умелое руководство строительством крупнейшего моста через Северную Двину в Архангельске Г. В. Троицкий награжден орденом Трудового Красного Знамени. Бывший фронтовик Николай Николаевич Леонтьев — ныне кандидат технических наук, старший научный сотрудник Ленинградского инженерно-строительного института. Продолжает работать кузнецом ремонтно-прокатной базы «Мостостроя-6» Владимир Васильевич Иванов, он ударник коммунистического труда.

Принятые в партию в тяжелые годы испытаний продолжают и в мирное время оставаться в первых рядах строителей коммунизма.

Ж. М. Глезеров,
начальник ГОРЕМа № 10

Формирование головного ремонтно-восстановительного поезда № 10 началось 23 июня 1941 года. 27 июня оно уже завершилось — были оборудованы пять поездных летучек: путевая, мостовая, связи, водоснабжения и транспортная.

Через несколько дней получили первое задание: разобрать и вывезти с тупиковых линий от границы с Финляндией рельсы, стрелочные переводы, металлические мостовые пролетные строения, поворотные круги, оборудование связи, водоснабжения и другое ценное железнодорожное имущество. Нельзя было допустить, чтобы оно досталось наступавшему врагу.

Военные железнодорожники работали круглосуточно. Помнится, в ночь на 6 сентября, когда мы спешно заканчивали укладку и ремонт пути для пропуска рабочего поезда, рядом шла артиллерийская дуэль, грохотали разрывы, горела фабрика, в небе то и дело появлялись гирлянды осветительных ракет врага...

На рассвете под охраной истребителей на новый подъездной путь подали состав из восьми вагонов под погрузку из баржи боеприпасов. Но только наши самолеты удалились, как налетели фашистские бомбардировщики и стали бомбить железнодорожный путь к причалу. А через два часа гитлеровские войска заняли Шлиссельбург. Таким образом, пользоваться новой подъездной веткой в то время не пришлось. Лишь после прорыва блокады, в

1943 году, этот подъездной путь был частично использован для соединения станций Шлиссельбург и Левобережная свайным мостом.

Работы было много — срочной, напряженной. Между тем люди слабели от недоедания, холода, недосыпания. Наступила тяжелая зима 1941/42 года. Суточный паек состоял из 125 граммов эрзац-хлеба и 75 граммов сухарей, а 60 граммов крупы на человека делились на три части. При трехразовом питании крупа закладывалась в котел из расчета 20 граммов на полулитра воды. Голод косил людей. Одни умирали в госпиталях, другие тут же, в расположении поезда. Только в январе умерло от голода 117 человек...

Но как ни трудно было людям поезда, они мужественно переносили все невзгоды.

Вражескими снарядами повредило пролетное строение моста через реку Славянку у села Рыбацкое. Прекратился подвоз продуктов и боеприпасов, закрылся выход бронепоездов из Ленинграда в сторону станции Саперная, к линии фронта. Военные железнодорожники быстро восстановили движение. В лютый мороз голодные люди за два дня уложили на снежном балласте путь длиной более километра.

В Ленинграде скопилось много железнодорожных цистерн. Они стояли без дела. Приняли решение: организовать их переправу через Ладожское озеро вплавь. Для этого мы в бухте Гольцмана построили подводный слиповый путь. По нему цистерны с помощью паровоза спускались в воду и отбуксировывались на восточный берег озера, а оттуда направлялись по железной дороге в глубь страны.

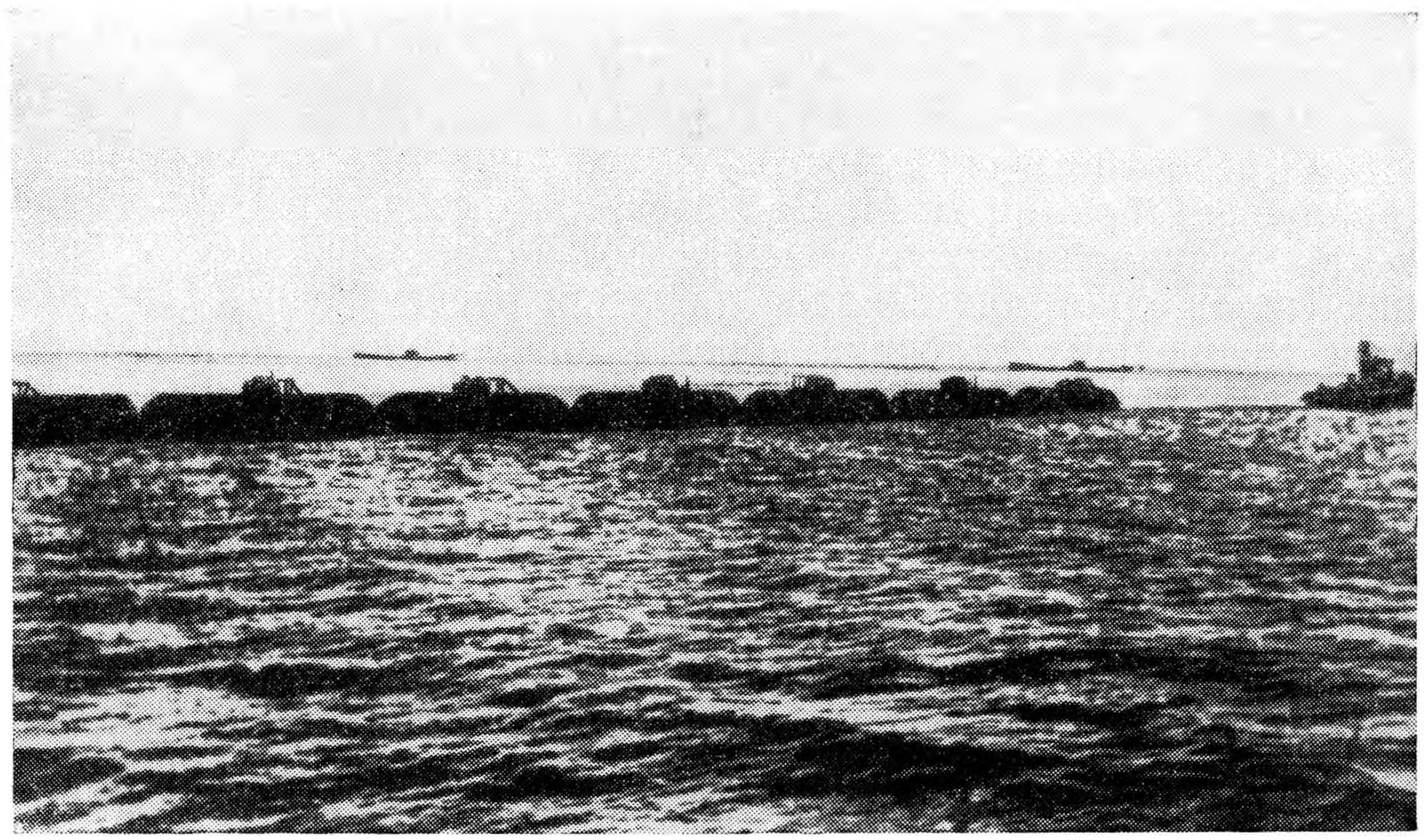
Довелось нам выполнять и другое задание.

Первый консольный кран «Ленинградец» для установки пролетных строений и опор мостов (автор проекта — лауреат Государственной премии Д. И. Васильев) был создан в Ленинграде в 1942 году коллективом нашего поезда на площадке у бывших Калашниковских складов на левом берегу Невы. Строился он в труднейших условиях. Фермы для крана в разобранном виде транспортировались с Адмиралтейского завода к месту сборки на баржах по Финскому заливу и Неве. Нередко это делалось под обстрелом. Во время одного из артиллерийских налетов погиб механик И. Д. Родин, который вместе с инженерами И. А. Рыбиным и Ю. А. Гастевой руководил сооружением крана.

Кран «Ленинградец» показал отличные технические качества при скоростной установке пролетных строений моста через Неву у крепости «Орешек» в январе 1943 года. Много и успешно он поработал и на восстановлении мостов во время наступления наших войск после снятия блокады.

На нас была возложена эксплуатация мостовых переходов. Однажды апрельской ночью с «Большой земли» на левый берег

Устройство сливового пути для спуска железнодорожных цистерн.



Цистерны в пути.

Невы подошла сплотка из шести паровозов, следовавшая к Ленинграду. Высоководный мост в это время был поврежден артиллерийским обстрелом, а низководный свайно-ледовый после вскрытия Ладожского озера и Невы превратился в «свайно-водяной». Дул сильный северо-восточный ветер, и пропустить сплотку через такой мост было крайне рискованно. Но и оставлять паровозы до утра на разъезде Левобережный значило отдать их на расстрел вражеской артиллерии.

Вместе с начальником Ленинград-Финляндского отделения Октябрьской дороги А. Т. Янчуком мы все же приняли решение: пропустить паровозы через низководный мост. Сплотку разгородили пятью четырехосными вагонами и в таком виде ее удалось переправить на другой берег.

Чтобы подавить вражескую артиллерию, державшую под огнем мосты через Неву и подходы к ним, коллективу поезда было поручено параллельно Неве построить железнодорожную ветку длиной пять с половиной километров для передвижения по ней нашей дальнобойной береговой артиллерии. Строительство ветки велось под огнем противника. Дважды нами укладывался и дважды разрушался артиллерией врага стрелочный перевод на примыкании. Пришлось его перенести на другое место, еще не пристрелянное гитлеровцами.

Ветку построили за 19 дней. Здесь особенно отличились заместитель начальника поезда по технической части С. А. Лаптев и начальник путевой колонны К. Д. Калинин.

Коллективу поезда приходилось восстанавливать разрушения и на фронтовой магистрали Шлиссельбург—Поляны.

16 июня 1943 года снарядами было повреждено полотно моста через реку Черная. Район между мостами через реки Черная и Назия с 15 до 17 часов яростно обстреливался гитлеровцами, их огонь корректировала авиация. Но уже к 21-му часу мост восстановили. Через короткое время были снова разрушены прогоны в двух пролетах этого же моста. И люди вновь самоотверженно принялись за работу, и к 9 часам утра 17 июня движение поездов возобновилось.

Войска Ленинградского и Волховского фронтов готовили сокрушительный удар по врагу у стен Ленинграда. В первой декаде декабря 1943 года стояла теплая погода. Чтобы успеть до ледостава завезти на Ораниенбаумский «пятачок» вооружение, боеприпасы и продовольствие, пришлось использовать речные баржи малого тоннажа. Но они не были приспособлены для таких перевозок, их требовалось реконструировать. Это задание выполнил наш коллектив.

И вот, наконец, настало долгожданное время, когда советские войска погнали гитлеровцев от Ленинграда. Вслед за наступавшими двигались и подразделения нашего поезда, восстанавливая железнодорожные пути, станции, мосты. В феврале нам поручи-

ли восстановить мост через реку Лугу на линии Веймарн—Сланцы. Немедленно выехали на места. Проект восстановления моста за сутки составили наши инженеры И. А. Рыбин и Ю. А. Гастева.

В один из мартовских вечеров, когда восстановление моста уже приближалось к концу, со стороны станции Веймарн послышались сильные взрывы. Бомба, сброшенная вражеским самолетом, попала в штабель со снарядами. Взрывы продолжались до рассвета следующего дня. Горели близлежащие здания. В огне погибло много вагонов.

В это время на соседней станции Кингисепп скопилось несколько санитарных поездов с ранеными, в любой момент они могли стать мишенью для вражеской авиации. Работники нашего поезда с риском для жизни под свист взрывавшихся от детонации снарядов восстановили один из путей на станции Веймарн и пропустили по нему все санитарные поезда.

П. С. Трубицын,
начальник ГВОТ № 1

Сразу же после разгрома гитлеровцев под Тихвином военные железнодорожники головного восстановительного отдела (ГВОТ) № 1, начальником которого меня назначили в начале войны, приступили к возрождению разрушенных врагом путей, мостов, устройств связи и водоснабжения. Со стороны Волховстроя работы вели бойцы путевого батальона майора Ефимова и сводный отряд мостовиков и путейцев ремонтно - восстановительного поезда № 10-бис под командованием инженера Л. А. Михайлова. Со стороны Тихвина шли восстановители поезда № 3 Н. В. Куракина и часть бойцов поезда № 10-бис во главе с П. И. Богомоловым. Связь восстанавливал СВЯЗЬРЕМ № 1 под командованием А. Б. Шаталова. Обязанности начальника работ по восстановлению 76-километровой линии Тихвин—Волховстрой были возложены на меня, моим заместителем назначили А. В. Костенича.

Восстановлением разрушенного моста через реку Сясь длиной 96 метров руководили П. И. Богомолов и его заместитель Н. А. Наринян. С первых же дней мы столкнулись, казалось, с непреодолимыми трудностями: не было зимнего обмундирования, отсутствовало необходимое для восстановления моста оборудование, не оказалось автотранспорта. К этому надо добавить частые обстрелы и бомбежки.

27 декабря 1941 года перед теми, кто восстанавливал мост через реку Сясь, выступил председатель Ленсовета П. С. Попков. Он говорил о голоде, свирепствующем в Ленинграде, о том, что прекратить его может только быстрейшее восстановление железнодорожной линии Тихвин—Волховстрой.

До сих пор помню, как слушали тов. Попкова наши бойцы. Никто из нас не давал клятв, никто не произносил речей. Но 1 января 1942 года первые шесть поездов с продовольствием и боеприпасами прибыли на станции Войбокало и Жихарево, расположенные всего в 25—30 километрах от восточного берега Ладожского озера. Тысячи ленинградцев были спасены от голодной смерти...

При восстановлении моста через реку Сясь впервые в практике мостостроения были применены особые телескопические домкраты. Их установка требовала большой точности и осторожности — незначительная несогласованность в действии домкратов могла вызвать потерю устойчивости пролетного строения и привести к тяжелой аварии.

Эти работы велись под постоянным и строгим техническим контролем, осуществляемым опытными инженерами-мостовиками Н. А. Нариняном, Б. М. Мальковым и С. В. Еременко. На домкратах были заняты монтажники-умельцы М. Иванов, А. Чурляев и А. Паршинцев, а клетки наращивали лучшие бригады плотников А. Морозова, В. Кудрявцева и В. Васильева.

Мастер Ильменский, обеспечивавший бесперебойное действие подъемных механизмов, находился на клетках моста чуть ли не сутками, тратя на сон лишь два-три часа. В те дни термометр показывал минус 40 градусов, масло застывало и с трудом поступало в домкраты. Приходилось все время прогревать паяль-

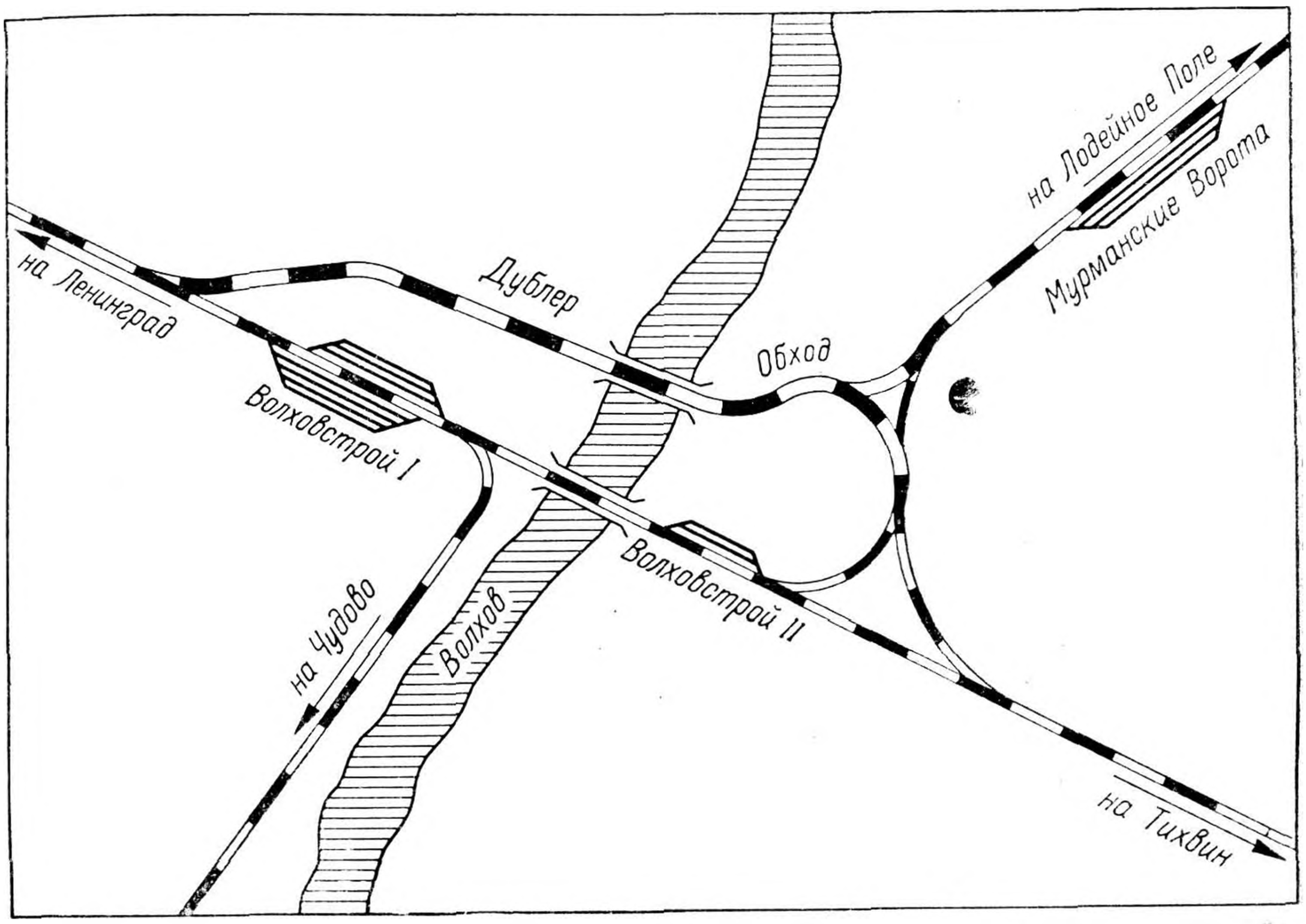


Схема пути в обход станции Волховстрой.

Слева направо: Г. П. Дебольский — командир бригады; Н. В. Мишкин — зав. транспортным отделом Ленинградского обкома партии; П. С. Трубицын — начальник ГВОТ № 1; В. Н. Соколов — начальник политотдела бригады; Н. Н. Воронин — зам. начальника политотдела бригады; Г. П. Кравцов — заместитель командира бригады.

ными лампами резервуары насосов. Но работа кипела, то и дело слышались команды: «вира!», «майна!», и пролетное строение поднималось все выше и выше...

Весной 1942 года авиация противника начала совершать систематические массированные налеты на станцию Волховстрой. Особенно запомнился мне налет 13 мая. Были разрушены почти все станционные пути, прервана связь, подожжены многие эшелоны.

Военные железнодорожники нашего формирования, коллективы ремонтно-восстановительного поезда № 3 и поезда № 10-бис, связисты, водоснабженцы, бойцы 22-го, 71-го и других батальонов 11-й железнодорожной бригады, рискуя своей жизнью, спасали раненых и больных, растаскивали горевшие вагоны... Через три часа после налета на станцию уже было восстановлено сквозное движение поездов.

Спустя несколько месяцев, летом 1942 года, наш отдел закончил сооружение деревянного моста-дублера через реку Волхов, начатое в августе 1941 года. Был построен и железнодорожный обход станции Волховстрой.

Но вот 1 июня 1943 года в 5 часов 30 минут противник обрушил на Волхов бомбовый удар огромной силы. В налете участ-

вовали 73 бомбардировщика и 130 истребителей. Были разрушены два пролета моста-дублера и значительно поврежден основной мост. В 16 часов 55 минут над Волховстроем снова показались бомбардировщики и истребители. На этот раз были значительно повреждены оба верхних пояса основного моста. Через два часа после налета пролетное строение рухнуло...

И все же гитлеровцам не удалось парализовать эту важную железнодорожную артерию. Бойцы 2-го управления военно-восстановительных работ (УВВР-2) отремонтировали мост через Волхов. Ленинград был по-прежнему накрепко связан со страной, через станцию Волховстрой днем и ночью продолжали двигаться в оба направления поезда.

Н. А. Наринян,

начальник сводной колонны ГОРЕМа № 3, Герой Социалистического Труда

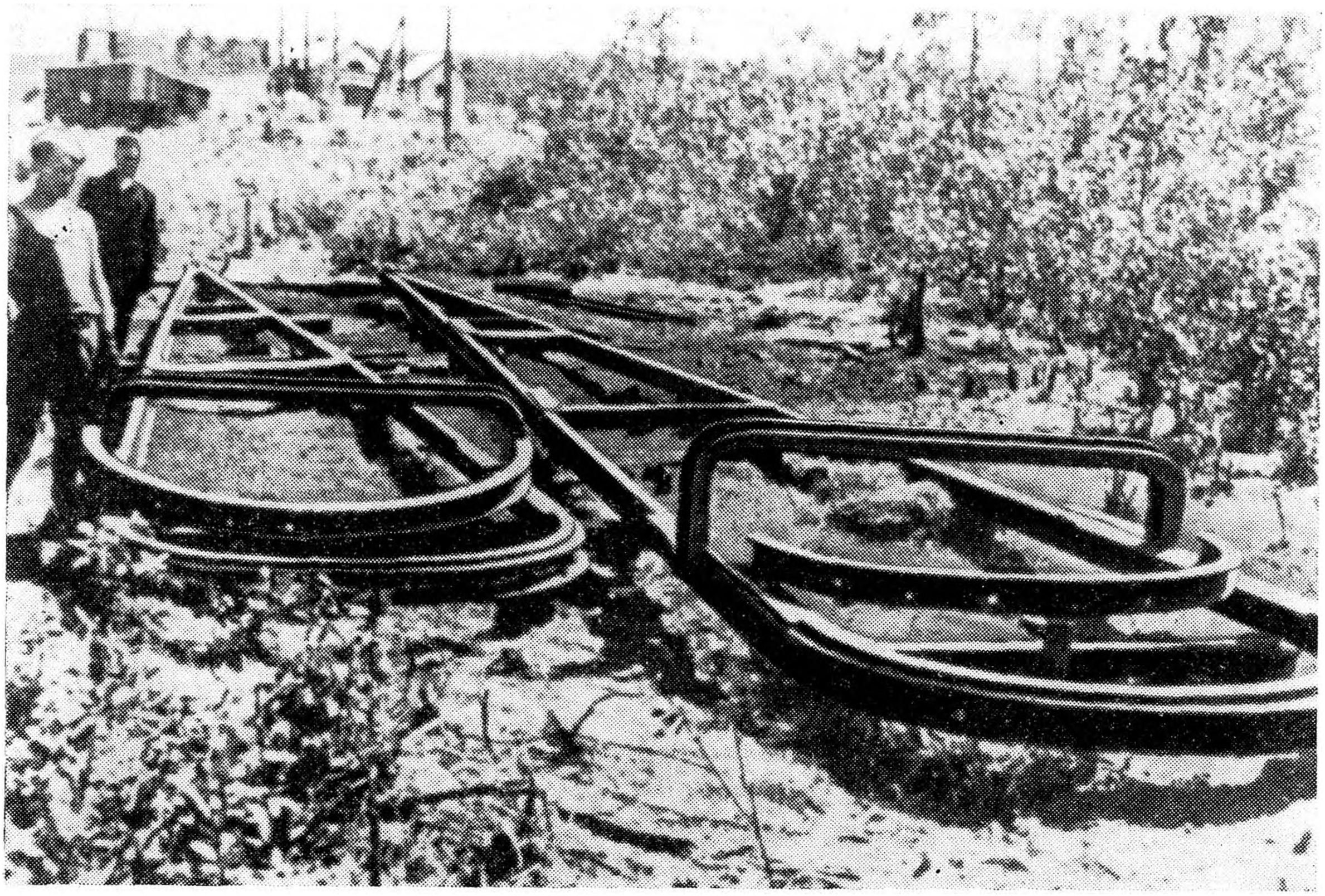
Головной ремонтно-восстановительный поезд № 3, базировавшийся на Октябрьской магистрали, в первые дни войны получил назначение на Кировскую дорогу, и 6 июля мы прибыли в Петрозаводск. На нас возлагалась задача: эвакуировать железнодорожную линию на участке Маткаселькя—Вяртсиля протяженностью 25 километров, проходившую вдоль советско-финской границы. Для выполнения этого задания из состава нашего поезда была выделена сводная колонна: мостовики, путейцы, связисты, летучка водоснабжения, механики — всего 600 человек.

Прибыв на станцию Маткаселькя, сразу же приступили к разборке и эвакуации пути и мостов. Работали круглосуточно — в две смены по 12 часов.

10 июля в этом районе началось наступление врага. Так случилось, что на перегоне мы оказались лицом к лицу с противником, а оружия у нас только и было что одна винтовка на двоих... И все же вступили в бой, решив прорываться в Маткаселькю.

В этой трудной обстановке подлинный героизм проявили инженер мостовой колонны А. В. Собакин и мастер-мостовик Мурашев. Они во главе группы строителей с боем пробились к станции. Пограничникам с помощью бойцов удалось остановить противника. В этом тяжелом бою мы потеряли 120 человек.

Я связался с Петрозаводском, доложил об обстановке. Получил распоряжение: основную часть людей вместе с техникой и другим имуществом отправить в тыл, а оставшимся приступить к разрушению железнодорожной линии от станции



Путеразрушитель «червяк».

Яккима в сторону Петрозаводска. В нашем распоряжении оставались один паровоз, путеразрушитель «червяк» и дрезина. Для выполнения задания были оставлены 200 человек. Кроме того, нам придали взвод подрывников из железнодорожного батальона с вагоном взрывчатки и паровозом «Ов».

Начали разрушать путь. Впереди — паровоз, за ним — четырехосная платформа, замыкает их путеразрушитель. Двигались со скоростью 20 километров в час. Техника действовала безукоризненно. Рельсы изгибались по продольной оси и, конечно, становились непригодными к укладке. Шпалы превращались в щепы. Скрепления разлетались в стороны на расстояние до 50 метров.

Прошли два перегона — от 41-го километра до станции Сортавала. Стрелочные переводы с литыми крестовинами оказались не под силу путеразрушителю — их взрывали. Разрушили и все станционные устройства, здания, водонапорную башню. Врагу ничего не досталось.

На перегоне Сортавала—Хелюля наш поезд подвергся воздушному налету. Вражеский самолет сбросил несколько 50-килограммовых бомб, затем на бреющем полете сделал пять заходов, обстреливая состав из пулеметов. Бойцы рассыпались по кустам вдоль железнодорожного полотна и открыли по самолету винтовочный огонь.

Этот налет причинил большой ущерб поезду. Был разбит путеразрушитель, рельсовая петля оказалась перебитой в нескольких местах. Пробоины были в котле паровоза и тендере. Их заделали деревянными пробками и двинулись дальше.

Как быть? Нужны новая рельсовая петля и рельсы тяжелого типа. Петлю гнули на кострах с помощью паровозных и речных домкратов. Здесь отличились монтажники Николай Терешин и Иван Капустин. За сутки изготовили новую рельсовую петлю и путеразрушитель мог снова действовать.

Паровоз «Ов» с вагонами взрывчатки, детонаторами и теплушкой шел впереди состава. Подрывники, миновав мост или трубу, сразу же подрывали их.

Подорвали мосты и путепроводы за станцией Маткаселькя в сторону Янисьярви. Но затем подрывники попали под вражеский обстрел. Прямым попаданием снаряда в вагон со взрывчаткой летучка была уничтожена. Погибли 28 человек. Эту печальную весть сообщил нам единственный оставшийся в живых боец.

Но боевое задание надо было выполнять. Заправив на станции Маткаселькя новый путеразрушитель, двинулись на станцию Хелюля. Здесь в штабе 168-й стрелковой дивизии я получил приказ: закончить разрушение железнодорожного полотна, потом уничтожить состав и уходить с людьми пешком на Кексгольм (Приозерск).

Взорвали мост у входного семафора со стороны станции Маткаселькя. После этого заминировали состав, разогнали паровоз, и он вместе с составом рухнул в реку...

Доложил в штаб дивизии о выполнении задания. Получили на три дня продовольствие и походным порядком направились к станции Яккима. Идти можно было только ночью, так как противник обстреливал местность. В июле ночь короткая, и мы добирались до места двое суток.

От станции Яккима поезда еще ходили. За несколько часов доехали до Кексгольма, а оттуда — в Ленинград, потом в Петрозаводск, где находился наш головной поезд.

За 10—12 дней наша сводная колонна разрушила и разобрала 100 километров железнодорожного пути, все находившиеся здесь мосты и путепроводные трубы.

С болью в сердце делали мы это, но таков был приказ. И люди колонны с честью выполнили его.

СТРОИТЕЛИ ШЛИ ЗА СОЛДАТАМИ

Ф. А. Блакунов,

начальник отдела восстановительных работ

С первых дней войны подразделения строительно-монтажной конторы Октябрьской дороги, где я тогда работал, были реорганизованы в восстановительные поезда и летучки. Вместе с железнодорожными войсками и спецформированиями они активно участвовали в сооружении объектов, обеспечивавших работу Ленинградского узла.

В августе 1941 года мы в крайне сжатые сроки создали путевое развитие станций на участке Ржевка—Мельничный Ручей, что увеличило пропускную способность этой линии, а в последующем сыграло большую роль в перевозке грузов на Ленинград-Финляндском отделении.

В период наступления фашистских войск на мгинском направлении в сентябре 1941 года железнодорожники-восстановители, несмотря на беспрерывные налеты вражеских бомбардировщиков, взяли на себя эвакуацию населения из Ленинграда.

Командование фронта и Исполком Ленгорсовета приняли решение вывозить население из города через станцию Шлиссельбург по Ладожскому озеру. По приказу начальника дороги сюда направили восстановительный поезд Дорстроя. Станция Шлиссельбург не была приспособлена для массовой эвакуации людей: здесь мало путей, отсутствовали выгрузочные площадки.

Вместе со спецформированием, коллектив которого строил в это время пирсы и подъездные пути на берегу Невы, труженики нашего поезда начали работы по путевому развитию станции. Хотя они велись под бомбежками, но были завершены в короткий срок. Эшелоны с женщинами и детьми, имуществом и оборудованием заводов стали прибы-

вать в Шлиссельбург, а затем через озеро доставлялись на «Большую землю».

Строители Октябрьской дороги участвовали и в сооружении знаменитой линии Шлиссельбург—Левобережная—Междуречье—Поляны. Не только строили эту линию, но вместе с другими подразделениями под прицельным огнем врага ремонтировали ее после обстрелов и бомбежек, поддерживали в исправности ее стальные километры, и поезда, на зло гитлеровцам, двигались здесь днем и ночью.

...Кончилась блокада. Началось полное освобождение от врага Октябрьской магистрали. Здесь гитлеровцы полностью разрушили 276 вокзалов, 39 электростанций, на протяжении 3,5 тысячи километров уничтожили железнодорожный путь, взорвали сотни мостов.

Работы первой очереди, позволявшие до капитального восстановления линий, открыть движение поездов, железнодорожные строители начали на перегонах и станциях сразу после их освобождения. Мы шли вслед за наступавшими советскими войсками.

Ремонт жилых домов был поручен жилищным конторам дороги, а восстановление и строительство путевых будок — дистанциям пути. Время было трудное: не хватало строительных материалов, рабочих рук. Спасали изобретательность, мастерство строителей.

Инженер Б. И. Вадуков на одном из объектов предложил восстановить фундамент и разрушенную бомбой часть стены без постройки сложных и дорогостоящих крепежных лесов. Метод, предложенный Вадуковым, дал хорошие результаты.

В одном из депо требовалось заменить деревянное перекрытие железобетонным. Вместо монолитного железобетона производитель работ С. А. Моряков применил сборные железобетонные плиты. Это позволило вдвое быстрее закончить ремонт, не нарушив ни на час деятельности депо.

В другом случае С. А. Моряков для устройства железобетонного перекрытия приспособил существующую подшивку потолка под опалубку, сэкономив тем самым большое количество досок, гвоздей и других остродефицитных тогда материалов.

Особенно быстро шло возрождение Октябрьской дороги в 1944—1945 годах. За короткий срок снова вошли в строй паровозные депо на станциях Дно, Малая Вишера, Мга, Гатчина, Предпортовая, Псков, Новгород, 48 километров главных путей на наиболее грузонапряженных линиях и 200 километров станционных путей, 23 пассажирских здания, 54 пункта водоснабжения, 376 путевых зданий и свыше 80 тысяч квадратных метров жилой площади. Из 2579 железнодорожников, проживавших в то время в землянках, было переселено в 1945 году в жилые

Вокзал в г. Пушкине, сожженный фашистами в январе 1944 года.

Вокзал на станции Гатчина-Варшавская (январь 1944 года).

Восстановленный вокзал в г. Пушкине.

Новый вокзал станции Гатчина-Варшавская.

дома 1683. С помощью государства работники магистрали построили 170 индивидуальных жилых домов.

Организации «Мостостроя-6» и другие строительные подразделения в сложных условиях вели капитальное восстановление мостов и труб. В 1944 году стали вновь действовать 113, а в 1945 году 128 искусственных сооружений.

Такие железнодорожные узлы, как Дно и Мга, превращенные врагом в «зону пустыни», были воссозданы заново. Они стали лучше, чем были до войны.

По мере освобождения участков дороги от оккупантов широким фронтом развертывались работы по восстановлению вторых путей на направлениях Ленинград—Москва, Обухово—Волховстрой, Ленинград-Балтийский—Ораниенбаум, Ленинград-Финляндский—Зеленогорск—Ушково, Шоссейная—Александровская.

До войны на Октябрьской дороге были электрифицированы участки Ленинград—Ораниенбаум и Лигово—Гатчина протяжением 73 километра. В годы гитлеровского нашествия эти участки оказались полностью разрушенными. В 1944—1955 годах их возродили и построили ряд новых электрифицированных линий.

Всего на Октябрьской дороге было восстановлено 203 станционных здания и построено 67 вокзалов, в том числе на станциях Псков, Чудово, Гатчина-Варшавская, Остров, Дно, Луга, Детское Село, Новгород, Выборг, Петсери, Старая Русса, Павловск, Красное Село, Мга, Ржевка, Светогорск, Ораниенбаум, Новый Петергоф, Чудово, Любань, Бологое, Малая Вишера.

Старейшая магистраль страны, названная именем революции, вновь стала одной из наиболее технически оснащенных стальных дорог, по которой днем и ночью непрерывным потоком движутся поезда во все уголки нашей Родины.

ОНИ СТАЛИ ПАРТИЗАНАМИ

1

НА ПСКОВЩИНЕ

А. И. Валентик,
начальник разведки отряда
партизанской бригады
«Неуловимые»

Псковские партизаны и подпольщики вписали яркую страницу в историю Великой Отечественной войны. Неподалеку от станций Дно и Дедовичи, на берегах голубой Шелони, зародился первый в стране Партизанский край, героическая «лесная республика», население которой жило по законам Советского государства. Весной 1942 года из этого края партизаны и жители отправили через линию фронта продовольственный обоз в осажденный Ленинград. «Правда» тогда писала: «Навсегда останется в памяти волнующая картина этих двухсот подвод, которые по глухим дорогам, с величайшей опасностью для жизни возчиков, везут продовольствие для братьев в Ленинграде».

Почти три года на оккупированной гитлеровцами псковской земле гремели взрывы на железных дорогах, летели под откос вражеские эшелоны. Наши земляки знают имена бесстрашных партизанских вожаков и подпольщиков, таких, как Николай Васильев, Александр Герман, Михаил Харченко, Василий Зиновьев, Клава Назарова. Эти

имена свято хранит в своей памяти народ, они увековечены в названиях колхозов, улиц, школ.

Но есть много имен, чей подвиг воскресает из прошлого только ныне. С огромным интересом и волнением узнаем мы новое о боевых делах и суровых судьбах патриотов, действовавших в тылу врага. И среди них — многие железнодорожники.

* * *

«Дновская быль» — так назвал свою повесть о подпольщиках-железнодорожниках станции Дно Николай Масолов. Дочь сцепщика станции Анастасия Бисеннек (Финогенова), ее сыновья Юрий и Константин, машинисты депо Дно Валентин Капустин, Федор Давыдов и Сергей Скриповский — участники партизанского подполья. Это они на участках Дно—Псков и Дно—Старая Русса спускали под откос вражеские эшелоны. Угольной крошкой обклеивали взрывчатку и клали ее в топливо для паровозов — взрывались топки, поезда застревали в пути. Это они замораживали водоемные здания водокачек, лишая воды парк локомотивов. Буксы вагонов и паровозов, засыпанные песком и наждачной пылью, задерживали в ремонте подвижной состав.

В начале февраля 1942 года три машиниста-подпольщика были арестованы гестаповцами. Особенно мучили Капустина: врагу стало известно, что до войны он был парторгом паровозного депо.

Анастасию Бисеннек, доставлявшую взрывчатку, оружие, сводки Совинформбюро и почту разведчиков, расстреляли фашисты в начале октября 1944 года. Погиб и ее сын Юрий. По инициативе Псковского отделения Октябрьской железной дороги у братской могилы дновских железнодорожников установлен памятник-обелиск.

* * *

На юге Октябрьской магистрали, в районе станций Идрица, Себеж и Невель, действовала прославленная партизанская бригада «Неуловимые». Среди народных мстителей бригады была и Леночка — дочь путевого обходчика Семченка, жившего в путевой будке 437-го километра. О Леночке и пойдет наш рассказ.

В ноябре 1943 года из станций Себеж, Полоцк, Двинск в партизанский треугольник вошла немецкая карательная экспедиция 161-го «зихерунг-дивизиона» под командованием генерала Манна с приданными авиаэскадрильей и бронепоездами. С каждым часом партизанский треугольник сжимался. В санитарной палатке партизанского отряда лежали шесть раненых: Сергей

Широков, Иван Салашенков, Саша Сибиряк, Саша Черный и еще два молодых разведчика.

С приближением врага стал вопрос о раненых: маневрировать с ними в ходе боя было трудно. И, кроме того, каждые носилки требовали четырех бойцов, что уменьшало огневую мощь отряда на 24 автомата.

Было решено соорудить тайник и спрятать в него на время боя раненых. В кургане, обросшем молодым ельником, недалеко от хутора Смолавки, в сотне шагов от лагеря был выдолблен погреб-землянка в рост человека без печи, дверей и окон.

Бидон воды и бидон вареного мяса-конины — вот и весь продовольственный запас «госпиталя». Освещением служила жестяная баночка с фитильком из ваты и горючим — 300 граммов топленого жира.

Леночка настойчиво требовала оставить ее в тайнике и добилась своего.

27 декабря 1943 года вход в тайник был завален глыбами глины, хворостом и замаскирован густыми елками. Хлопья выпавшего снега запорошили курган, скрыв под землей 7 человек.

Гитлеровцы в две цепи солдат прочесывали лес. Под ураганным огнем минометов «Неуловимые» отступали к станции Невель. Боевые группы партизан заходили в тыл фашистам, надеясь, что враг, пройдя лагерь, устремится дальше, и раненые партизаны снова смогут вернуться на свою базу.

Но, как говорят: «судьба — злодейка»... Фашисты искали пристанище для отдыха. Им понравилось выгодное положение партизанского лагеря, и они здесь остановились. Оборудовали в лагере радиостанцию, привели служебных собак-овчарок.

Попытки партизан вызволить раненых из тайника не увенчались успехом. С тревогой следили они за судьбой подземелья, теперь оказавшегося в логове врага.

...Гитлеровцы живут в партизанском лагере. Их сон охраняют чуткие собаки. А рядом в подземелье Леночка слышит окрики и гортанную речь карателей, поскрипывание снега под коваными сапогами часовых.

Леночка надеялась, что скоро враг уйдет, и она выведет шестерку выздоровевших ребят на знакомые партизанские тропы. Но враг не уходил, а ребята не выздоравливали.

Прошло 14 дней. Случайно упав, Леночка разбила часы. Ориентир во времени был потерян. Прошла еще неделя. Подошли к концу запасы воды и пищи. В закупоренной землянке не хватало кислорода. В следующую неделю вода выдавалась по 15 граммов...

А гитлеровцы из лагеря не уходили.

Пятая неделя. Кто-то съел из жестяной баночки последние остатки топленого жира, и фитилек погас. Наступила ночь — длинная, бесконечная. Финским ножом на дощечке столика

Е. Ф. Семченок-Яковлева.

Лена Семченок ощупью нацарапала четыре римские цифры XXXV. С этого дня счет времени обитателями подземелья был окончательно потерян.

Раненые бредили. Не смыкая глаз, Леночка в беспросветной тьме тайника подползала то к одному, то к другому, губами определяла температуру, ухом — биение сердец своих друзей. У нее отпали хлопоты кормить и поить бойцов: бидоны с водой и продовольствием были пусты. Наступил беспощадный голод.

Неудачу за неудачей терпели разведчики «Неуловимых» при попытке спасти своих товарищей. Несколько оперативных групп разведки погибло в неравной схватке на подступах к лагерю. Теснимые гитлеровцами, партизаны отступали в глубь псковской земли, все дальше удаляясь от тех, кто ждал их помощи.

В тайнике наступили критические дни: жажда мучила и сжигала раненых. В изнеможении и полузабытьи они бредили.

Однажды, когда наступила шестая неделя затворничества, в подземелье раздался душераздирающий крик. Сторожевые овчарки дружно залаяли. Стан врага всполошился, полусонные фашисты залегли у пулеметов, заработала радиостанция. В воздухе повисли на парашютах осветительные ракеты. Боевая тревога!

Похрустывал снег под ногами бегущих по мерзлой земле, а под землей... Землянка стонала от криков бредившего Саши Сибиряка. Леночка держала его голову, зажимала рот ладонями, чтобы заглушить крик. Сашу держали двое бойцов и Леночка. Извиваясь в руках товарищей, он метался и, выбившись из сил, затих, погрузился в глубокий сон.

А наверху фашисты до рассвета бегали вокруг лагеря и в недоумении вслушивались в мертвую тишину леса.

...Под землей шли сороковые сутки. Передав свои обязанности разведчикам, у которых было больше сил, Леночка, поставив пустой бидон, забралась под потолок тайника и пробила брешь в верхнем углу землянки.

Живительные струи холодного воздуха ворвались в подземелье. Ослепленная светом декабрьского дня, Леночка долго сидела на корточках, зажав руками глаза, и сквозь узенькие щелки пальцев смотрела на пучок света, прожигающего тьму.

А ночью, в страшную пургу и под завывание колючего ветра, в белом халате поверх телогрейки, она поползла по снегу к хутору Смолавки.

Под утро с караваем хлеба, огрызком свечки и литром молока по занесенному снегом маршруту Леночка сползла вниз тайника, подхваченная руками друзей.

Финский нож делил хлеб тоненькими ломтиками. Бутылка молока обошла по кругу распухших от голода обитателей землянки. Только по три глотка! Леночка не выпускала из рук бутылку и каравай хлеба. Она знала, что́ значит накормить вдоволь людей, умирающих от голода. Она была неумолима.

В землянке шли сорок вторые сутки борьбы за жизнь.

К счастью, пурга не унималась. Леночка снова побывала на хуторе, больным постепенно увеличивали рацион молока и хлеба. Вдруг в лагере врага поднялась тревога.

Гитлеровцы, готовые к походу, держали на поводках собак, на салазках чернели крупнокалиберные пулеметы и минометы, автоматчики строились в колонны. Шум и гам наполнили лес.

Леночка, высунувшаяся из тайника, чтобы набрать котелок снега и превратить его в воду для больных, вдруг замерла. Прямо на нее шла цепь автоматчиков.

Тихо спустившись в землянку, она прикрыла лаз белым халатом и телогрейкой и шепотом известила товарищей об опасности.

Звук хрустящего снега над землянкой приближался.

Сергей, Иван и Саша встали во весь рост и, крепко взявшись за руки, прижались друг к другу.

...Карательная экспедиция врага навсегда ушла из лагеря, а на сорок третьи сутки наступило освобождение.

Мы встретились с героиней рассказа. Елена Фоминична Семченок-Яковлева работает теперь фельдшером в городской больнице Полоцка.

2

В летопись партизанской борьбы на псковской земле вписала свои подвиги и стрелочница станции Новосокольники Александра Семеновна Быстрова — разведчица 8-й партизанской бригады.

1942 год. После тщательной разведки 23-летняя Александра вела пятерку бойцов к станции Пустошка, где невдалеке в поселке, в здании полицейского гарнизона враги устроили гулянку в честь рождества. В разгар гулянки, когда винтовки предателей были поставлены к стойке, внезапно раскрылась дверь и шесть партизанских автоматов принудили полицейских поднять кверху руки.

Со своими друзьями Зеленковым, Котельниковым, Шведовым, Звягиным и Фишовым, забрав оружие врага, Быстрова доставила в партизанский лагерь 12 полицейских.

Годом позже Быстрова взяла в плен фашиста на шоссе у реки Великой. А получилось это так. Гитлеровец направлялся в соседнюю деревню к сестре полицейского. Быстрова с Иваном Кострюличным и Филиппом Глушенковым шла в разведку. Увидев вооруженного гитлеровца, Быстрова приказала двум партизанам двигаться вдоль шоссе по кустам, а сама, догнав гитлеровца, взялась его провести к девушке. Сбоку на деревьях сидели вороны. Быстрова предложила ему выстрелить по воронам. Он отказался, так как эти птицы несъедобны, и предложил девушке поупражняться в стрельбе. Быстрова, взяв автомат, сперва демонстрировала свое неумение обращаться с оружием. Немец смеялся. Вдруг, отскочив на несколько шагов, девушка скомандовала: «Руки вверх!». Гитлеровец стал смеяться еще больше. Но когда из кустов выбежали два партизана, фашист уже не смеялся...

Много подвигов совершила Быстрова за четыре года борьбы с фашистами. Она награждена высшей наградой страны — орденом Ленина. Теперь, в мирное время, Быстрова — лучшая стрелочница станции Новосокольники.

3

В повести Юрия Германа «Операция „С Новым годом"» упоминается Мария Орлова. Автор книги сожалел, что не располагает данными о ней. Но мы можем продолжить о ней рассказ.

Марии Ивановне был 21 год, когда она ушла в 1-ю партизанскую бригаду и там в особом отделе, которым руководил Георгий Пяткин, была назначена бойцом агентурной разведки. Она поддерживала связь с переводчиком комендатуры немцем из Поволжья советским патриотом Андреем. В течение всего 1941 года Андрей передавал Марии ценнейшие данные, спас многих партизан и их близких от фашистских карателей. В 1942 году летом он угнал из гестапо легковую машину, загрузив ее медикаментами и двумя ящиками с патронами. Вместе с двумя девушками — Верой и Аней из поселка Воронцово — машина мчалась к партизанам. На перекрестке навстречу выехала грузовая машина с фашистами. Андрей первым открыл огонь. На ходу, одной рукой управляя рулем, он другой расстреливал врагов. Но свернул случайно в канаву, был пойман и, спустя неделю, вместе с Верой и Аней расстрелян.

Обо всем этом не знали связная и разведчица Мария Орлова и ее подруга Антонина Долгова. Придя на очередную явку

к Андрею, разведчицы были арестованы. Нечеловеческим пыткам подвергали гестаповцы девушек. В их камеру подсаживали шпионов, методически избивали, но на всех допросах они в один голос заявляли: «Мы пришли заплатить немецкому офицеру за проданные Марии ручные часы, за доверие к нам мы должны быть честны и благодарны офицеру вермахта». Девушки были, наконец, освобождены.

В первые дни войны, когда Мария еще не была партизанкой, невдалеке от станции Остров 6 июля 1941 года упал горящий советский самолет. С аэродрома в Сиверской он вылетел в район станции Остров, чтобы разведать скопление и продвижение вражеских войск. Когда задание было выполнено и самолет взял курс домой, летчик Антон Кузнецов заметил в воздухе справа пять черных точек. Они приближались и вырастали. И вот уже пять фашистских «мессершмиттов» взяли в «клещи» краснозвездную машину. Гитлеровцы не стреляли. Пять против одного — превосходство очевидное, а доставить на свой аэродром советский самолет, да еще с живым летчиком, — сенсация, за которой последуют и награда и трехнедельный отпуск в Германию.

Из кабин своих самолетов летчики жестами показывали Кузнецову поворачивать обратно и поднимали толстый палец кверху, что означало: «У нас тебе будет хорошо».

Плен... Острыми иглами кололо это слово сердце комсомольца Кузнецова. Нет, никогда! Антон нажал гашетку пулемета. Прицельная рамка скользнула по одному, другому, третьему вражескому самолету. Вспыхнув, один из «мессеров» штопором пошел вниз. Второй самолет неловко повернул крылом и нырнул тупым носом в землю. Третий пытался сбить пламя, отвалил влево, но также не смог спастись.

Только после этого летчики двух уцелевших фашистских самолетов пришли в себя. Кинжальным огнем крупнокалиберных пулеметов они изрешетили советскую машину. Простреляны ноги Антона, оторвана ступня левой ноги, разбито колено правой. Пылает бензобак, разбито шасси. Около Острова Кузнецов все же посадил машину на «живот». На кочках неровного картофельного поля был измят запасной бензобак. Взрывом отбросило в сторону часть самолета с сиденьем летчика. Изуродованный металл зажал Антона, огонь снизу беспощадно жег простреленные ноги.

Сбежались люди. Они кольями выламывали перегородки, листы горящего металла. В это время начали рваться патроны пулеметных лент. Люди разбежались. Пламя охватило комбинезон летчика. Он потерял сознание...

В этот жаркий июльский день под тенью березы лежал обгоревший советский летчик. Рядом с ним сидела Мария Орлова. Антон глядел на нее, на зеленые ветви могучего дерева

М. И. Орлова.

Антон Кузнецов.

и с трудом вспоминал случившееся. Приподняв голову Кузнецова, Мария напоила его холодным молоком, бережно положила в изголовье охапку свежего сена. Обрезав до колен комбинезон летчика, Мария вскрикнула: из коленного сустава торчала кость, из раненой ступни стекала струйками кровь.

Орлова призвала на помощь подругу — медсестру Марию Карасеву. Они взломали шкафы опустевшей сельской больницы, раздобыли бинты, марганцовку, шины и жгуты. Кузнецов не помнил, как были вправлены кости ног: после первой наложенной шины он потерял сознание...

С запада нарастала артиллерийская канонада. С пронзительным воем проносились вражеские самолеты. Жители покидали родные места. Верхом на лошади Мария Орлова носилась по деревне Пшонкино и возвращалась к летчику с кошелками и сумками — с едой, бельем, лекарствами.

Но вот показались танки с крестами на башнях. Они мяли плетни и заборы, огороды и сады.

За околицей деревни стоял одинокий колхозный сарай. Перетащив туда Антона, Мария уложила его в уголке, загородила снопами и бабками прошлогоднего льна, покрыла летчика простыней.

К сараю подходили враги. Скрипнули ворота. Спрятавшись в скирде льняных снопов, Мария замерла. Фашисты насвистывали что-то, смеялись и, не обнаружив ничего съедобного, в злобе пнули ногой ворота и покинули сарай.

Мария не отходила от раненого. Она каждый день перевязывала его, поила молоком, собирала землянику, давала огурцы с медом.

Шли дни. Щелки глаз на распухшем от ожогов лице Кузнецова стали шире. Губы стали приобретать нормальный цвет. Двадцатитрехлетний организм Антона упорно боролся за жизнь.

Вечерело. Мария, сидя у ног раненого, березовыми ветками отгоняла назойливых мух. То здесь, то там разрезали небо огненные стрелы молний и крупные струи дождя стучали по крыше сарая. Раскаты грома врывались в сарай словно отзвуки артиллерийской канонады. Вдруг перед девушкой выросли люди в мокрых пятнистых плащпалатках и черных касках: дождь заставил колонну гитлеровцев искать укрытия, и они выбрали своим пристанищем сарай.

— Вер ист дас? — спросил офицер, указывая на Антона.

Орлова жестами, мимикой объяснила, что, мол, вы, немцы, бомбили деревню, горели дома, и вот лежит обгоревший человек.

Офицер стянул с Антона простыню. Синий комбинезон выдал советского летчика...

Офицер подозвал двух солдат, приказал разыскать попутную машину и отправить летчика в псковское гестапо.

Дождь прошел. Построившись в колонну, фашисты ушли на станцию Остров. Ушли из сарая к большаку и два конвоира.

Глазами, полными слез, смотрела на Кузнецова Мария.

— Конец, — тихо произнес Антон, — жаль, что без борьбы.

— Нет, — вскрикнула Орлова. Она выбежала из сарая, огляделась вокруг, вернулась, посадила Антона и, заложив его руку себе на шею, ловко вскинула летчика на спину и вынесла из сарая. Крадучись по оврагу, она все дальше и дальше уходила со своей ношей.

Когда солдаты подъехали с машиной к сараю, там никого не оказалось.

За селом Воронцово, на пустыре, в кладовке разрушенной сельской больницы лежал теперь Кузнецов, доставленный ночью на подводе Орловой и ее подругой Никандровой. Проходил сентябрь. Мария сняла шины с ноги Антона и дала ему крепкие самодельные костыли.

— Ура! — прокатилось по пустынному зданию больницы. Антон кричал от радости. — Мария!.. — Он держал ее за руку и тихо говорил: — Только тебе обязан я тем, что живу на этом свете, что хожу по этой земле.

Минула осень, раскисли дороги под дождем. Застревали в грязи вражеские мотоколонны, ревели и выходили из строя моторы, мощные вездеходы тянули на тросах автомашины. И надо же было случиться беде: гитлеровцы выбрали пунктом ремонта сельскую больницу, куда был перепрятан Антон.

...Его волокли по грязному двору. Четыре солдата раскачали его за руки и за ноги и, как мешок, бросили за высокий

М. Орлова и А. Кузнецов — встреча через 20 лет.

борт машины. Хрустнули кости ног, кости, которые так долго срастались.

Мария все это наблюдала сквозь кусты шиповника.

Машина умчала Кузнецова в Псков. Тяжело переживала Мария гибель Антона. Она ушла после этого в партизанский отряд, стала разведчицей 1-й партизанской бригады...

Отгремела война. Мария Ивановна Орлова поступила работать багажным раздатчиком к нам на станцию Псков Октябрьской дороги.

И вот недавно Мария Ивановна не вошла, а вбежала к нам, не сказала, а вскрикнула:

— Жив Антон Кузнецов!

Она протянула письмо, в котором герой-летчик написал своей спасительнице, что жив-здоров, проживает с семьей в Вышнем Волочке и счастлив, что узнал адрес Орловой и получил, таким образом, возможность сообщить ей, что, находясь на грани смерти, пережив страшные муки, смог уцелеть, спастись от фашистских палачей.

Недавно в народном музее псковских железнодорожников состоялась встреча Антона Кузнецова с Марией Орловой...

* * *

В пятом отряде 1-й партизанской бригады сражался начальник станции Любятово Михаил Гаврилович Нефедов. Отважный разведчик, он зимой 1943 года в течение суток переползал из одного снежного сугроба к другому у станции Карамышево, выслеживая огневые точки врага, расположение

надолб и колючей проволоки. В следующую ночь он провел партизан по надежному маршруту к вражеским укреплениям, а сам с Иваном Поповым залег за насыпью железной дороги.

Начался штурм станции Карамышево. Бегущие в панике гитлеровцы попадали под огонь партизан. В рукопашной схватке в траншеях Михаил Гаврилович и его товарищи убили 12 гитлеровцев. Станция была разгромлена, путь взорван. Восемь дней восстанавливали фашисты путь и взорванные стрелки.

* * *

Славный путь партизана прошел и начальник станции Гачки Тимофеев. Со своими товарищами из 5-й партизанской бригады он участвовал в штурме станции Роща. В январе 1944 года Тимофеев на перегонах Сольцы — Низы и Низы — Уторгош не раз взрывал мосты, портил телеграфную связь, а после соединения бригады с Красной Армией участвовал в боях за освобождение Риги, а позднее в войне с японскими милитаристами.

* * *

В отряде «Смерть фашизму» сражался, тогда еще студент Великолукского железнодорожного техникума, Иван Павлович Чекланов. Сейчас он — инженер Великолукского паровозного депо.

В апреле 1942 года Чекланов участвовал во взрыве железнодорожного моста через реку Ловать под Великими Луками. Ночью партизаны переправились через реку и подобрались к мосту. Иван Павлович, чтобы лишить врага возможности оказать помощь охране моста, взорвал у станции Чернозем путь. Взрыв был сигналом для штурма.

В том же месяце Чекланов сконструированной им миной взорвал на участке Великие Луки — Невель вражеский бронепоезд. Его стальная башня после войны долго валялась под откосом.

Иван Павлович награжден орденом Красного Знамени.

* * *

Организатором партизанского отряда «За Родину» был столяр локомотивного депо Новосокольники Николай Александрович Кудрец. С его участием 3 февраля 1942 года был разбит вражеский гарнизон на станции Насва. 7 февраля того же года партизанами группы Кудреца были уничтожены на станции Выдумка 100 гитлеровцев. 11 февраля партизаны ворвались на станцию Маево и обратили в бегство охранный гарнизон. В восьми местах были взорваны рельсы, почти сутки гитлеровцы восстанавливали путь.

За голову Кудреца фашисты обещали награду в 10 тысяч марок. Но он был неуловим. Сейчас Николай Александрович живет на станции Новосокольники, трудится в локомотивном депо.

* * *

Орденом Красного Знамени и медалью «За отвагу» награжден бывший рабочий Великолукских стрелочных мастерских, ныне дежурный по хладопункту станции Великие Луки Павел Федорович Соколов — партизан отряда «Смерть фашизму». 3 июня 1942 года на перегоне Великие Луки — Чернозем он с группой товарищей заложил под рельсы 30 килограммов тола, три неизвлекаемых мины и один фугас, а с двух сторон на подступах к перегону заминировал путь. Ночью при обходе гитлеровцы обнаружили мины и вызвали своих саперов. И когда они, столпившись, начали извлекать мины, Павел Федорович, лежавший в кустах в 200 метрах от врага, дернул шнур. Взрывом были убиты 30 фашистов.

Но этим дело не кончилось. Со станции Невель вышел санитарный поезд, чтобы подобрать убитых и раненых, но и он взорвался на заградительном заряде. Такая же участь постигла вспомогательный поезд, вышедший со станции Великие Луки.

Только за июль и август 1942 года взвод, которым командовал П. Ф. Соколов, пустил под откос 11 эшелонов.

ПАМЯТИ ПАВШИХ ВЕРНЫ

А. В. Казаринов,

командир боевой группы Дновского железнодорожного партизанского отряда

1

Есть на Октябрьской дороге маленькая станция Кчера, которую со всех сторон обступили леса и кустарники. Особенно хорошо на ней бывает летом. Поляны и откосы железнодорожного полотна густо покрываются разноцветьем полевых цветов, вокруг, не смолкая, жужжат пчелы. Пассажиры остановившегося поезда выбегают из душных вагонов на перрон и полной грудью вдыхают аромат свежего воздуха.

Эта малоизвестная станция лежит на пути из Ленинграда в Одессу, Киев, Минск, Донбасс, Прибалтику. Тысячи людей проезжают ее, но мало кто знает, что в суровое время Великой Отечественной войны здесь кипела ожесточенная битва партизан с фашистскими захватчиками, рвавшимися к Ленинграду. Здесь, на этой станции, в неравном бою с гитлеровцами погиб комиссар партизанского отряда дновских железнодорожников Федор Андреевич Мельников.

Семья Мельниковых была большой и дружной. Отец — главный кондуктор, человек отзывчивый и трудолюбивый, воспитывал в детях любовь к железнодорожным профессиям. Старший брат Иван — машинист, другой брат, Федор, — партийный работник, Владимир — шофер автодрезины, Николай — токарь паровозного депо, сестра — оператор станции. Все рослые, статные, победители во многих спортивных соревнованиях, проводимых на Дновском железнодорожном узле. Федор Андреевич, окончив школу ФЗУ при Дновском паровозном депо, стал специалистом железнодо-

рожного дела. Перед войной его избрали секретарем партийного комитета депо.

Командиром нашего партизанского отряда был старый большевик, питерский рабочий, работник дорожного управления рабочего снабжения Степан Петрович Дмитриев.

Первой операцией отряда был переход через линию фронта в районе станции Вырица, занятой частями немецко-фашистской армии. Нагруженные боеприпасами и пятидневным запасом продовольствия, мы вышли к намеченному рубежу. У станции Семрино отряд скрытно продвинулся в район переднего края. Моросил холодный дождь. Над головами неумолчно гудели фашистские бомбардировщики. Хорошо видны были лучи прожекторов, разрезавшие ночную мглу.

Сопровождали нас военные разведчики. Они бесшумно сняли дозорных и часовых, образовав коридор для прохода отряда. Свыше километра мы ползли под дождем по грязи и болоту, вблизи вражеских палаток, хорошо различаемых в свете костров, у которых грелись, громко разговаривая, гитлеровские солдаты.

Так мы пересекли линию фронта.

Потом 200 километров прошагали по топям и болотам. На пятый день кончились запасы продовольствия, и мы перешли на «подножный» корм: ели клюкву, обильно покрывавшую своими крупными ягодами мхи, и грибы. Деревни обходили, чтобы не обнаружить себя. Наконец вышли в район боевых операций: в треугольник железнодорожных линий Оредеж — Батецкая, Батецкая — Новгород, Новгород — Чудово. Этот район был выгоден для нас во многих отношениях: знакомые станции, лес и кустарник, вплотную прилегавшие к железнодорожному полотну, создавали скрытые подходы к железной дороге.

Обосновались вначале в сараях невдалеке от лесной речушки Жаровки. Установили контакт с населением близлежащих деревень, куда фашисты не заходили, боясь партизан. И не напрасно: захватчики уже почувствовали силу ударов народных мстителей.

Население снабжало нас мукой, картофелем, мясом. Кое-где старосты информировали нас о распоряжениях гитлеровского командования.

Наступили холода, и отряд из сараев перебрался в построенные землянки. На задания уходили небольшими группами — по 3—5 человек. Задачу ставили командир отряда С. П. Дмитриев и начальник штаба И. А. Михайлов — воспитанник дновского комсомола. Перед самой войной он был избран секретарем партбюро вагонного участка.

2

В очередной рейс уходила группа В. Е. Зверева — человека исключительной храбрости. Перед войной он был инструктором политотдела Дновского отделения дороги. С ним отправились С. Я. Макаренков, в прошлом командир подразделения железнодорожной охраны, Н. Н. Яковлев — техник-строитель, комсомолец, студент 4-го курса Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, и помощник машиниста Михаил Петров. Партизанам предстояло организовать крушение вражеского воинского эшелона. Эта диверсия имела большое значение: гитлеровцы усилили переброску войск из районов Пскова и Дно через Батецкую—Новгород и Новгород—Чудово.

Группа решила остановиться на ночлег в деревне Крючково, где крестьяне хорошо знали Зверева, ждали от партизан вестей о положении на фронтах. Спали в теплой риге и рано утром отправились в путь. К вечеру подошли к станции Бахарево. Вблизи деревни Дорогонь встретили крестьянина, косившего осоку, закурили, разговорились. Сказали, что пробираемся домой, и спросили, как пройти в Дно и где располагаются фашисты? Хитро прищурившись, он сказал:

— Бросьте-ка, ребята, мне очки втирать, вооруженными домой не пробираются. Наверно, идете немчуру громить. Я сам их бил в гражданскую войну.

Колхозник, как он себя назвал, подробно рассказал об обстановке в близлежащих деревнях.

— На железнодорожной линии, — сообщил он, — работает много гитлеровцев, живут они в деревнях Самокражи, Нехино и Озера и в казармах на станциях. Вчера в Озерах повесили двух партизан, будьте осторожны.

В намеченном районе мы замаскировались у линии железной дороги и стали наблюдать. Действительно, здесь работало человек сто фашистов, восстанавливая телеграфную связь и путь. По обочинам ходили патрули.

В 19 часов гитлеровцы кончили работу. Стемнело. Пропустив патрули, Зверев и Петров подползли к железнодорожному полотну и под рельсом установили мины. Действовали ловко и быстро. Макаренков и Яковлев в это время вели неослабное наблюдение, в случае чего — автоматы были наготове.

Тщательно замаскировав мины, отползли от полотна дороги на 50—70 метров. Прошло около часа, и вот со стороны станции Радом послышался свисток паровоза.

Шум приближающегося поезда нарастал. Сквозь тучи пробилась луна. С замиранием сердца ждали партизаны взрыва, и вдруг — оглушительный грохот. Огромный столб огня вырвался из-под колес паровоза, озарив на мгновение состав. Раздался скрежет наползающих друг на друга вагонов. Начали рваться

боеприпасы. Крики и стоны раненых. Воинский эшелон, направлявшийся к Ленинграду, через минуту охватило пламя. Опомнясь, фашисты открыли беспорядочную стрельбу по лесу. Но четыре смельчака уже уходили. Вскоре они благополучно вернулись на базу. Выполнив задание, вернулись и другие группы.

Особенно удачными были в тот день действия группы Николая Григорьевича Пушкова — бывшего секретаря Дновского узлового парткома, в прошлом работника паровозного депо. Он со своей группой, в которую входили машинист Александр Карабанов, помощник машиниста Аркадий Малинин и дежурный по депо Петр Григорьев, подорвал несколько вражеских воинских эшелонов с танками и бронемашинами на участке Передольская — Бахарево, Батецкая — Оредеж.

Успешно действовали и боевые группы, руководимые начальником штаба отряда И. А. Михайловым, И. В. Жуковым, С. Я. Макаренковым.

3

Вскоре созрел план налета на поселок и станцию Оредеж. Чтобы его осуществить, требовалось пополнить боеприпасы. Разведкой было установлено, и население это подтвердило, что в районе станции Луга находились в окружении части Красной Армии. Командование отряда приняло решение: комиссар Мельников со своими братьями Иваном и Николаем отправится в этот район и, если удастся, найдет и доставит в отряд оружие и взрывчатку.

Поход Мельниковых удался на славу. Они принесли четыре ручных пулемета с запасными дисками к ним, четыре автомата с магазинами, около 30 килограммов тола — словом, взяли столько, сколько позволили им силы.

Так отряд получил возможность осуществить налет на поселок и станцию Оредеж.

Операцию готовили с особой тщательностью. Разведать будущий район действия поручили М. В. Брусову, в прошлом прославленному машинисту, Н. Н. Копьеву, тоже паровознику и комсомольцу, и помощнику машиниста Константину Кудрявцеву. Смелые, находчивые, обстрелянные в боях с гитлеровцами, они отлично выполнили задание. Группа дважды побывала в поселке Оредеж. В одном случае скрытно, а в другом, переодевшись в штатскую одежду, они днем прошли через поселок.

Партизанская разведка установила, что вражеский штаб размещается в помещении бывшего лесничества, правление волостного старшины предателя Смольского — в помещении парткабинета, а награбленный хлеб хранится в Доме культуры — самом большом здании поселка.

Но случилось непредвиденное: в пятидесяти метрах от Дома культуры из помещения штаба вдруг выскочил солдат. Он начал кричать: «Рус! Хальт, хальт!», — требуя остановиться. Надо бежать, но как это сделать, когда вокруг фашисты. Однако медлить нельзя было. Один выход: перевалить через протянувшийся вдоль улицы высокий дощатый забор. Прыжок, и через секунду разведчики оказались по другую сторону забора. Скрываясь за сараями и постройками, партизанам удалось достичь окраины поселка, а затем скрыться в густом кустарнике и выйти в лес.

Добытые сведения позволили разработать детальный план нападения на вражеский гарнизон поселка Оредеж. И вскоре 12 партизан во главе с командиром отряда С. П. Дмитриевым отправились в район операции.

Бойцы были разбиты на группы по три человека. Группе Брусова поручили уничтожить немецкий штаб, группе Макаренкова — комендатуру, группе Зверева — сжечь хранившийся в Доме культуры хлеб. Дмитриев и его группа координировали действия партизан и в случае необходимости должны были прикрыть отход.

Вооружились гранатами, термитными шашками, бесшумными винтовками для снятия часовых. К часу ночи группы подошли к поселку. Маленький привал. Вокруг — тревожная тишина. Бесшумно вошли партизаны на главную улицу поселка. Прижимаясь к домам и заборам, следили за часовыми, которые то и дело выходили с фонарями на дорогу.

Чтобы вплотную подойти к штабу, группе Брусова надо было пересечь дорогу. Бросок, и все трое залегли в канаве. Впереди — Баранов с противотанковой гранатой в руке. Рядом паслась лошадь, передние ноги которой были спутаны цепями. Под их звон Баранов незаметно приблизился к мостику через канаву. В это время из помещения штаба вышел часовой. Баранов, маскируясь, спрятался под мостиком. Часовой, видимо, услышав шорох, вскочил на мостик, и под его тяжестью прогнулась доска, придавив голову Баранова. Но партизан, превозмогая боль, не издал звука.

В это время сигнальная ракета возвестила момент нападения. В окно штаба влетела граната, раздался оглушительный взрыв. Одновременно послышались взрывы и в других местах. Фашисты в панике выскакивали из помещений, но их настигали меткие пули партизан.

Группа Зверева термитными шашками подожгла Дом культуры. Пламя быстро охватило деревянное здание, озарив весь поселок. Застрекотали беспорядочные выстрелы. Партизаны по условному сигналу стали отходить в близлежащий лес.

Гитлеровцы, ожидая, видимо, повторного нападения партизан, погрузив в машины убитых и раненых, в панике удрали в сторону Луги. Утром 12 смельчаков нашего отряда торжест-

венно вошли в поселок. В штабе и комендатуре остались документы, карты, штабные приказы и распоряжения, заявления бывших кулаков, репрессированных в свое время и вернувшихся сюда, с просьбой о возвращении им имущества и об устройстве на работу.

В поселке состоялся митинг. Со слезами на глазах благодарили жители народных мстителей. Через три дня фашисты в сопровождении танкеток и бронетранспортеров вернулись из Луги в Оредеж. Но авторитет хваленой гитлеровской армии был подорван в глазах населения.

4

Особенно нас беспокоила судьба родной станции Дно, от которой мы находились в 130 километрах. У многих там остались родные и близкие. Решили направить туда разведчиков. В их задачу, кроме прочего, входило раздобыть спрятанные на станции нашими войсками тол и боеприпасы и доставить их в отряд.

В Дно всех нас хорошо знали. В ответ на обращение командования отряда добровольно вызвались идти туда машинисты Сергей Скриповский, Федор Давыдов и Валентин Капустин. Это были проверенные в огне боев люди. В период эвакуации из Дно Скриповский и Давыдов под бомбежками и обстрелами вывозили оборудование и людей. Капустин по заданию политотдела находился в это время на линейных станциях, где обеспечивал быстрейшее продвижение поездов.

Так трое отважных оказались в оккупированном фашистами Дно. Вскоре они, как специалисты по ремонту паровозов, вошли в доверие к гитлеровцам. Машинисты говорили им, что рады вновь оказаться со своими семьями, что с большим трудом преодолели путь из Ленинграда, чтобы «удрать от Советов».

Капустин связался с подпольной партийной организацией и ее руководителями, которые вели смертельную борьбу с захватчиками. То и дело на паровозах после выезда из депо взрывались мины, в буксах оказывался песок, отчего горели подшипники, задерживая поезда на перегонах.

Разведчики установили регулярную связь с партизанскими отрядами и помогали успешным диверсиям на участках железной дороги Дно—Батецкая и Дно—Новосокольники. Из нашего отряда к ним на связь ходил С. Я. Макаренков. Его мать и жена проживали недалеко от Дно, в деревне Скугры. Здесь с ним произошел случай, который едва не стоил ему жизни.

Когда Макаренков пришел в деревню, в ней находились фашисты. Он решил рано утром уйти из дома, и вдруг — ночная облава. Макаренкова схватили, по коротко остриженным волосам и кирзовым сапогам решили, что он партизан. Мать и жена

стали уверять их, что Макаренков вернулся домой, убежав из Красной Армии.

— Документы есть? — грозно спросил офицер. По счастливой случайности, у Сергея Яковлевича оказался паспорт, и он предъявил его. Прочитав в паспорте год и день рождения Макаренкова, офицер просиял. Оказалось, что он и партизан — одногодки, ровесники. Офицер тут же сменил гнев на милость, угостил сигаретой, пригласил явиться к нему в комендатуру, обещал, что устроит на работу.

В условленное время Макаренков пришел к офицеру, и тот выписал специальный пропуск в Дно, что и нужно было партизану.

Проработав там несколько дней на канализационных работах, он сумел встретиться с Капустиным и Скриповским. Макаренкову было известно, что над машинистами нависла угроза — за ними велась усиленная слежка. Надо было немедленно уходить. Но гитлеровцы их опередили, помогли им в этом предатели, имена которых так и не удалось установить. Скриповский, Капустин и Давыдов были схвачены гестаповцами и расстреляны в лесу недалеко от Дома культуры железнодорожников.

Партизаны жестоко отомстили врагу за смерть своих товарищей: во время налета на район шоссе было разбито несколько десятков немецких автомашин, полетели под откос железнодорожные составы.

5

День выдался отменный. Березки и ели стояли в праздничном снежном убранстве. Ночью самолет сбросил пять парашютов с контейнерами, в которых были письма от родных, сахар, бекон, сапоги. Ленинград помнил о своих сынах, хотя сам находился в блокаде, на голодном пайке.

Мне и моему другу Герману Богданову поручили спрятать в укромном месте присланные подарки. Мы положили все в сани, сели сами и поехали. Любуемся зимним пейзажем, лошадка бежит мелкой рысцой. Тишина. Казалось, ничто в этот час не предвещало опасности.

Отъехав метров пятьсот от лагеря по направлению к сенным сараям, где мы надумали спрятать дары ленинградцев, вдруг услышали: «Хальт, хальт!» Поначалу мы подумали, что кто-то из наших товарищей так неуклюже пошутил. Однако на всякий случай подъехали вплотную к сараю и укрылись в нем. И тут же фашисты открыли шквальный огонь из ручных пулеметов и автоматов. Пули пробивали стену сарая, заставив нас прижаться к фундаменту и из-за угла вести наблюдение. Герман сделал несколько выстрелов из нагана. Я достал из карманов гранаты и бросил их в гитлеровцев.

Стрельбу услышали в лагере и немедленно выслали нам подкрепление. Мы увидели, как бегут к нам Михаил Петров, Михаил Брусов и Сергей Макаренков с ручным пулеметом. Гитлеровцы открыли по ним огонь. Не добежав метров двадцати до сарая, сраженный разрывной пулей упал навзничь Петров. Брусов успел проскочить в сарай, а Макаренков, заметив, откуда бьют враги, залег за кочку, установил на треногу пулемет и стал выпускать очередь за очередью. Каратели начали уходить в глубь леса. Это позволило нам оставить убежище и скрыться в лесу, чтобы оттуда прикрыть своим огнем Макаренкова. Вскоре к нам примкнул Брусов. Незаметно стемнело, и фашисты побоялись нас преследовать.

Как оказалось, это была первая попытка гитлеровцев прочесать лес, чтобы уничтожить наш партизанский отряд.

На следующий день утром мы с воинскими почестями похоронили нашего боевого друга и товарища комсомольца Мишу Петрова.

Впоследствии мы узнали, что глава карателей в своем докладе командованию писал: «Убито 40 партизан и 200 рассеяно по лесу». Потом гитлеровцы пустили слух: «Разгромлен отряд железнодорожных пиратов в 240 человек». Точно по русской пословице: «У страха — глаза велики».

О том, что в тот день произошло в лесу, сообщалось в сводке Совинформбюро, опубликованной 24 декабря 1941 года:

«Партизанские отряды, действующие в оккупированной немцами Ленинградской области, продолжают громить тылы фашистских захватчиков. Отряд Д. разрушил в двух местах железнодорожное полотно, взорвано 4 моста на шоссейных дорогах, нарушена телефонная связь в различных местах. Недавно партизанский отряд подвергся нападению фашистского карательного отряда. В результате боя, длившегося 1 час 30 минут, партизаны истребили 37 фашистов».

Вскоре гитлеровцы на своей шкуре почувствовали силу ударов «разгромленного» партизанского отряда.

Группа во главе с комиссаром Ф. А. Мельниковым вышла на участок Передольская—Уторгош. Здесь, невдалеке от станции Кчера, партизаны заложили в железнодорожный путь мину. Глубокой ночью поезд, нагруженный до отказа новой военной техникой, на полном ходу наскочил на взрывчатку и полетел под откос.

Гитлеровцы сразу же направили в этот район несколько карательных экспедиций. Один из отрядов фашистов напал на след группы Мельникова. Завязалась перестрелка. У партизан оказалось мало патронов, и они вынуждены были отступить. В районе станции Передольская был убит старший брат комиссара — Иван. Наконец группе Мельникова удалось оторваться от врагов и укрыться в деревне Бологово. Федора Андреевича

тяжело ранило — левая рука у него была перебита пулеметной очередью и висела на сухожилии. Партизан приютили колхозники Малышевы. Они помогли перевязать раненых.

Но не успели Мельников и его товарищи отдохнуть, как по доносу старосты деревни Обрезково нагрянули фашисты. Они окружили село. В избе кроме партизан находилась вся семья Малышевых, в том числе семь ребятишек, один из них грудной, и парализованная мать. Вести бой насмерть — погибнет вся семья. Как быть? Партизаны пошли на хитрость: они заявили, что согласны сдаться, если Малышевым дадут возможность покинуть избу. Когда это произошло, партизаны открыли огонь. Кроме И. А. Михайлова все партизаны были ранены. Он из автомата через окно расстреливал фашистов в упор. Около 20 гитлеровцев нашли могилу от метких пуль партизана.

Опомнясь, фашисты открыли бешеную стрельбу, бросили в избу несколько гранат и зажигательными пулями подожгли соломенную крышу. Но партизаны не сдавались. Вскоре изба превратилась в горящий факел. В этот критический момент комиссар Мельников принял решение: ценой своей жизни спасти товарищей. Он приказал всем выбираться через окна на огород. Схватив здоровой рукой последнюю гранату, Мельников распахнул дверь на улицу и бросил гранату. Упираясь головой в верхнюю перекладину двери, он встал во весь рост. В ярости гитлеровцы весь огонь сосредоточили на комиссаре, но он уже был мертв...

Тем временем пять партизан, зарываясь в сугробы, по огородам уползали к близстоящей бане, а оттуда ушли в лес.

Так комиссар партизанского отряда дновских железнодорожников ценой своей жизни спас жизнь товарищей. Это была героическая смерть, зовущая живых к продолжению борьбы с врагами до полной победы.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 5

В КОЛЬЦЕ БЛОКАДЫ

Ленинградский железнодорожный узел

Б. К. Саламбеков. В одном строю с солдатами 9
М. Д. Опендик. В штабе дороги 16
В. И. Иванов. Недалеко от Ленинграда 27
В. А. Виноградов. Единая комсомольская 39
А. И. Августынюк. На финляндской линии 44
Ш. А. Кабалкин. Политотдел действует 54
Два бронепоезда. *С. А. Степанов* 59
Г. М. Кононов 63
И. В. Киреев. Рядом с нами 68
И. А. Завьялов. Вагоны выходят на линию 70
Е. П. Кириллов. Депо производит снаряды 73
Л. И. Фридлянский. У Колпина 75
К. Е. Школьников. На переднем крае 81
К. С. Рябов. Специальное задание 90
Каждый отдавал все. *И. М. Иванов* 93
И. Н. Бородянский 96
М. Л. Соболев 98
П. Г. Теряев 100
А. В. Казаринов 103
С. А. Деревенько. На Новгородской земле 107
М. М. Филиппов. Ученые — железнодорожникам 111
Всем смертям назло. *Н. М. Верткин* 116
Л. М. Иванова 119
Р. Л. Калмык 121
Н. П. Спицнадель. Газетной строкой — по врагу 124

На Ладоге

В. В. Чубаров. Ладожская страда 131
А. С. Беттигер. У Осиновецкого маяка 140
Слово ветеранов. *Н. С. Чаплиц* 146
Н. Н. Лисицын 149
А. Я. Борисенкова-Константинова 151

На Шлиссельбургской трассе

А. К. Угрюмов. Поезда шли караваном 153
А. С. Морозов. Живые «светофоры» 158
Д. А. Бунин. Сигнал показывал «зеленый» 163

Н. И. Кошелев. Каждый рейс — подвиг 167
В. М. Елисеев. Сорок восьмая паровозная 174
В. А. Еледин. Сквозь огонь 182
Г. И. Федоров. О моих товарищах 200
Ф. О. Дыдышко. Это случилось в пути 227

НА «БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕ»

У волховстроевцев

В. М. Виролайнен. Чтобы выстоял Ленинград 231
А. П. Копейкин. Страницы из дневника 246

В Бологовском узле

И. Д. Михайлов. На южной части дороги 255
И. И. Родионов. Узел четырех фронтов 266
А. Глебов. В Бологое пришла война 271
С. И. Александрова-Шваренко. Вспоминая минувшее 283
Г. И. Шабалин. На путейских дистанциях 285

На Подмосковном участке

П. Г. Ананьев 291
Н. А. Ошац 293
И. Ф. Можайский 295

На Мурманском направлении

П. Н. Гарцуев. Кировская в дни войны 300
Б. Я. Карасиков. На самой северной магистрали 304
Ф. И. Герасимов. Солдаты транспорта 312
М. Ю. Черкес. За Полярным кругом 319
На боевом посту. *С. Ф. Харитонов* 322
А. И. Лопатко 326
Я. Т. Байков 328
Ф. М. Абашин 331
Г. В. Шмалев 335
Я. Л. Каганский. На военный лад 337
Ю. А. Николаев. Три страницы из блокнота 340

Вахта военных железнодорожников

Г. П. Дебольский. На трассах — военные железнодорожники 347
П. И. Богомолов. Невские мосты 360
В. И. Сидоров. На восстановительных работах 369
Б. Д. Кнох. Путь батальона 375
Б. Ф. Пашигорев. Убежденность крепла в бою 385
Боевые маршруты. *Ж. М. Глезеров* 392
П. С. Трубицын 397
Н. А. Наринян 401
Ф. А. Блакунов. Строители шли за солдатами 404

Они стали партизанами

А. И. Валентик. На Псковщине 409
А. В. Казаринов. Памяти павших верны 421

„ОКТЯБРЬСКАЯ ФРОНТОВАЯ“

Редактор Е. Л. Раковский
Художник Б. Г. Сахенберг
Художник-редактор О. И. Масланов
Технический редактор В. И. Демьяненко
Корректоры В. М. Альфимова и В. Д. Чаленко

Сдано в набор 8/IV 1970 г.
Подписано к печати 30/VII 1970 г.
Формат бумаги 60×90¹/₁₆.
Бумага тип. № 1. Усл. печ. л. 27.
Уч.-изд. л. 25,39+1 вкл. Тираж 22 000 экз.
Заказ № 139/л. М-14272.

Лениздат, Ленинград, Д-23, Фонтанка, 59.
Типография им. Володарского
Лениздата, Фонтанка, 57.

Цена 1 р. 07 к.

Норвегия

Баренцево море

Печенга
Ваенга
Новая
Никель
Лоустари
Пяйве
Мурманск
Причальная
Выходной
Оленегорск
Оленья
Мончегорск
Имандра
Апатиты
Кировск–Мурманский
Ковдор
Пинозеро
Кандалакша
Ручьи Карельские
Алакуртти
Пограничный
Кестеньга
Лоухи
Белое море
Кемь–Пристань
Кемь
Финляндия
Сорокская
Горелый Мост
Маленга
Юшкозеро
Идель
Кочкома
Вача
Лендеры
Медвежья Гора
Сухкозеро
Паросозеро
Лижма
Вяртсиля
Суоярви
Сювяора
Сортавала
Янисьярви
Элисенваара
Томицы
Петрозаводск
Хиитола
Пяткаранта
Онежское озеро
Светогорск
Каменногорск
Приозерск
оз. Лача
Мегрега
Токари
Лужайка
Житково
Сосново
Ладожское озеро
Выборг
Ладожское Озеро
Высоцк
Попова
Зеленогорск
Лодейное Поле
Ермилово
Мельничный Ручей
Белоостров
Ржевка
Сестрорецк
Парголово
Кушелевка
оз. Белое
Новая Деревня
Невская Дубровка
Волховстрой–I
Волховстрой–II
Финский залив
Ленинград
Грибное
Тихвин
Мга
Сортировочная Московская
Горы
Новый порт
Краснофлотск
Броневая
Купчинская
Рыбацкое
Посадниково
Подборовье
Пустынька
Кирсино
Морская пристань
Лигово
Шушары
Урса
Бабаево
Колпино
Будогощь
Усть–Луга
Детское Село
Тосно
Котлы
Гатчина Варшавская
Павловск
Неболчи
Череповец
Новолисино
Веймарн
Волосово
Суйда
Извара
Вырица
Чудово–I
Нарва
Поселок 6
Хвойная
Кабожа
Малая Вишера
Пестово
Новгород
Весьегонск
Оредеж
Луга–I
Луга II
Рыбинское вдхр.
Чудское озеро
Гдов
Окуловка
Боровичи
Овинище
Серебрянка
Батецкая
оз. Ильмень
Угловка
на Тарту
Крестцы
Бологое
Сонково
Валдай
на Валгу
Березки
Петсери
Псков
Дно
Углич
Вышний Волочек
Калязин
Лихославль
Торжок
Сущево
Пыталово
Саблаго
на Ригу
Калинин
Савелово
на Ярославль
Клин
Высоковская
Максютино
на Елгаву
Резекне
Новосокольники
Земцы
Зилупе
Идрица
Великие Луки
Ржев
Шаховская
Москва
Осуга
Невель–I
Жарковский
на Вильнюс
Невель–II
на Молодечно
Алеша
Езерище
на Вязьму

Схема Октябрьской железной дороги в настоящее время.

Скан: Alexander Makushin