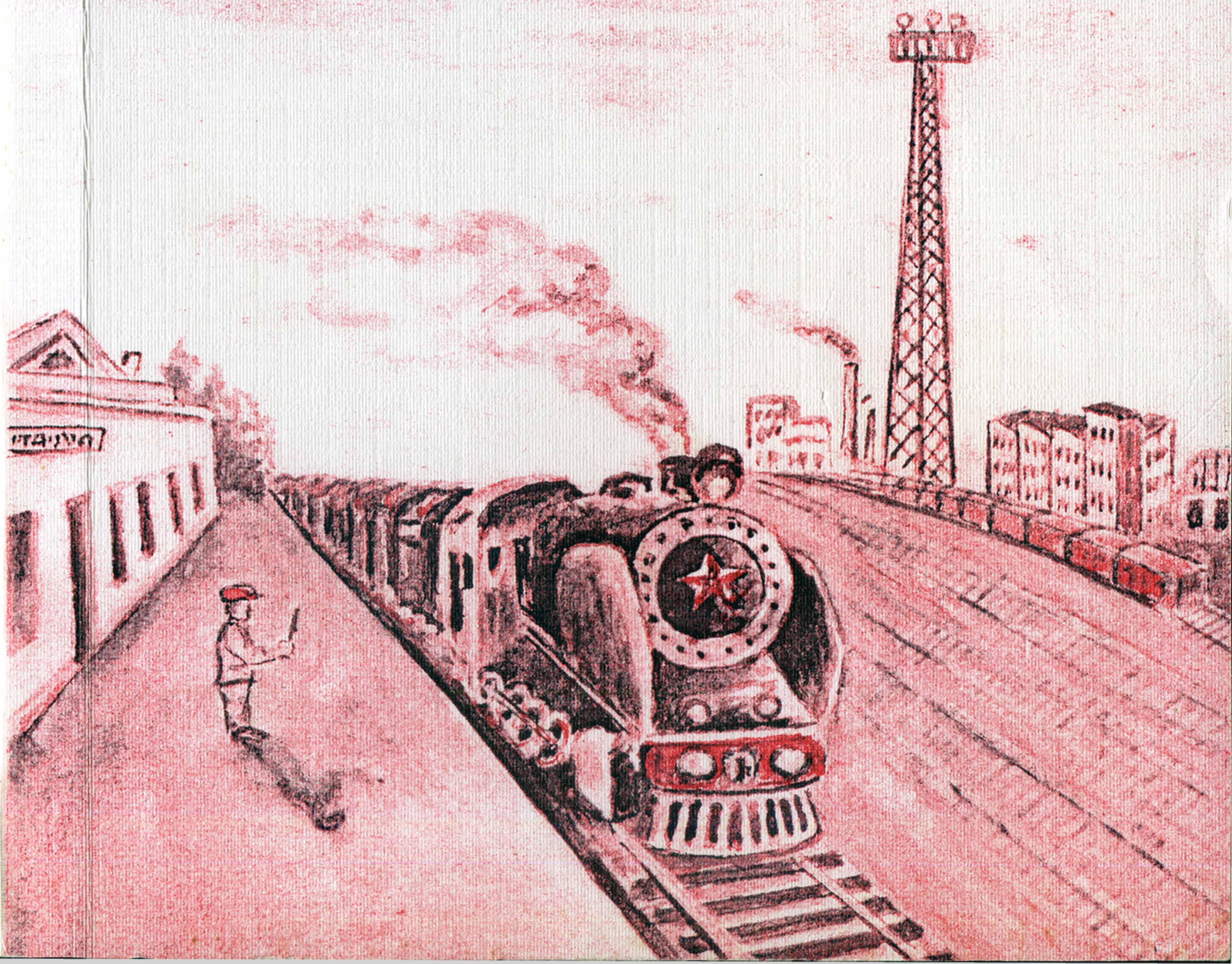


Н. РЫЛЬЦОВ.

ПАМЯТЬ



РЫЛЬЦОВ НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

ПАМЯТЬ

г. Харьков

ББК 39.2г
УДК 625.1/5
Р 95.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Об авторе и его книге. <i>Н. С. Конарев</i>	6
Вместо предисловия. <i>Н. В. Рьльцов</i>	8
1. Накануне	10
2. Война	17
3. Эвакуация	20
4. В оккупации	24
5. Железная дорога	46
6. По фронтовым дорогам	49
7. На Курской дуге	64
8. В родном Харькове	118
9. Диспетчер по воинским перевозкам	120
10. Литерный поезд	140
11. День Победы	143
12. Дежурный по станции	147
13. Кондукторский резерв	172
14. Уплотненный график	178
15. Техническая контора	180
16. Очередной начальник	189
17. Реконструкция	190
18. Всесоюзная перепись	195
19. Отдел учета	199
20. Отдел кадров	207
21. Соревнование	209
22. Награды Родины	220
23. Поиск однополчан	223
24. Поддержка министра	228
25. Отзывы читателей	232
26. Встреча через 40 лет	234
27. Исторические кинокадры	236
28. Не признанный герой	240
29. Агитпоезд	245
30. Начальники дороги	248
31. Музей славы и скорби	272
32. Смерть машиниста	273
33. Штаб Воронежского фронта	276

Приношу сердечную благодарность и признательность за помощь и поддержку в издании книги «Память» начальнику Южной железной дороги Виктору Николаевичу Остапчуку и председателю дорожного комитета профсоюза Владимиру Николаевичу Грановскому, начальникам служб дороги: Вячеславу Анатольевичу Залозных, Анатолию Андреевичу Луговому, Николаю Петровичу Козачку, Григорию Ивановичу Яланскому, а также начальнику Харьковского метрополитена Леониду Алексеевичу Исаеву и ветерану Владимиру Матвеевичу Соклакову.

Автор



РЫЛЬЦОВ Николай Васильевич,

ветеран войны и труда, участник Курской битвы,
Почетный железнодорожник. Его трудовой стаж составляет 55 лет.

Печататься начал в средствах массовой информации отрасли
в качестве рабкора, а также в областных и центральных газетах,
где публиковал рассказы и очерки о железнодорожниках.
В 1988 году вышла из печати его книга «На рельсах огненной дуги»,
принимал участие в сборе материалов и редактировании книг:
«Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»,
«Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»,
«Магистраль в огне».

В книге «Память» публикуются отдельные эпизоды
из записной книжки автора.

Награжден орденами «Отечественная война 2 ст.», «За мужество»
и 14 медалями, а также многочисленными грамотами ЦК ВЛКСМ,
ЦК ЛКСМУ; грамотами и дипломами МПС и ЦК профсоюза отрасли.

ОБ АВТОРЕ И ЕГО КНИГЕ

Война. Вчерашние школьники заменили у станков старших братьев и отцов, ушедших на фронт воевать с фашистскими захватчиками. Среди рабочего класса страны насчитывалось 2,5 млн. человек в возрасте до 18 лет, в том числе 700 тысяч подростков от 14 до 16 лет. В их числе был и автор Николай Васильевич Рыльцов, которого я и хочу представить читателю.

Жизненный путь его типичен для юношей военного времени, в 15-летнем возрасте он стал железнодорожником. Фронтовые дороги привели его на станцию Сажное, где в качестве бойца путейной роты 60-го отдельного дивизиона бронепоездов, участвовал в Курской битве, был ранен.

Он остался верен семейной традиции и продолжал трудиться на железнодорожном транспорте в течении полувека. За этот период прошел путь от путейского рабочего до начальника отдела управления дороги. Его дети и внуки железнодорожники, прадед работал на строительстве дороги, дед и отец работали на ней. Общий стаж этой династии превышает 200 лет.

В бытность мою начальником Южной железной дороги я неоднократно поручал ему проверки предприятий дороги и оказанию им практической помощи с которыми он справлялся успешно. Он непримирим к недостаткам и проявлял волю и настойчивость в их ликвидации. Постоянно выступал в дорожной газете с критическими статьями, освещал опыт передовых коллективов и работников ведущих профессий.

Он провел большую работу по розыску однополчан-бронепоездников с которыми пришлось испытать ужасы величайшего в истории танкового сражения у Прохоровки 12 июля 1943 года.

По его инициативе и при активном участии на станции Сажное и Беленихино к 40-летию Курской битвы установлены мемориальные доски в честь бронепоездников и железнодорожников Южной, принимавших участие в этой битве.

Материалы об этом историческом периоде явились основой для сборника «На рельсах огненной дуги», составителем которого он является, принимал участие в поисках материалов и редактировании книги «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», книги «Магистраль в огне» и книги «Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»

Он пишет картины, отображающие события Великой Отечественной войны и на бытовые темы. Смоделировал и передал в музей Харькова, Белгорода, Прохоровки и Москвы макеты бронепоезда «Московский метрополитен», картины и другие экспонаты. Проявляет интерес к отдельным малоизвестным эпизодам в период войны, которые не нашли отражения в печати. Так, спустя 40 лет восстановил правду о подвиге машиниста Белополье П. Е. Глущенко который, рискуя жизнью, спас 2,5 тысяч пленных советских воинов, обреченных гитлеровцами на смерть, о чем читатель с интересом прочтет в предлагаемой книге.

Книга «Память», это интересная и значительная книга, которая написана не профессионалом, а простым тружеником. Читатель увидит в ней не равнодушного наблюдателя, а борца с косностью и рутинной. Автор выступает в ней в качестве умелого рассказчика, мастера характеристик людей, портреты которых написаны правдиво и искренне. О хороших людях он пишет с любовью и уважением, к отрицательным персонажам высказывает свои взгляды вполне определенно или их старается не упоминать.

В основном книга содержит автобиографические данные и написана в жанре мемуаров, поэтому достоверность описываемых событий не вызывает сомнений. В ней нет вычурных слов. Она подкупает простотой изложения. О своих переживаниях автор рассказывает очень мало. Он как бы присутствует в различных эпизодах в которых на первый план выходят его товарищи по работе.

Многих участников тех событий уже нет в живых, остальные в преклонном возрасте, поэтому память о них представляет особую ценность, как документ свидетельствующий об их участии в работе на железнодорожном транспорте, как в годы войны, так и в послевоенный период.

Маршал Советского Союза А. И. Еременко в книге «Помни войну» призывал бережно относиться ко всему, что написано живыми свидетелями исторических событий. Их воспоминания должны быть сохранены в архивах, музеях, библиотеках наряду с официальными документами.

В книге нередко упоминается и мое имя. Это обусловлено тем, что с автором мы работали на Южной дороге не один десяток лет, делали одно дело и были связаны служебным положением и, правдивости ради, автор приводит в тексте некоторые факты совместной работы.

Надеюсь, что книга вызовет широкий интерес у молодых железнодорожников, которые теперь не сталкиваются с технологией работы по законам военного времени, с ушедшим в историю маломощным локомотивным парком и подвижным составом, сложным процессом формирования поездов.

Н. С. Конарев – доктор технических наук, Почетный гражданин города Харькова, Министр путей сообщения СССР 1982-1991 гг.

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Мой прадедушка Тимофей Павлович Рыльцов (1835-1908) принимал участие в строительстве железной дороги, которая вошла в строй в 1869 году. Она прошла через их село на Белгородщине с поэтическим названием Тетеревино. Жители этого села, в том числе и прадедушка, на лошадях возили грунт для железнодорожного полотна, а затем работал на укладке рельс. Дедушка Тихон Тимофеевич (1877-1938) также работал на железной дороге, но с перерывами. В основном он занимался сельским хозяйством, имея небольшой надел земли, а в последние годы работал на шахтах Донбасса.

Жена Зинаида Максимовна; дети Нина и Вова; внуки Игорь и Катя, тоже стали железнодорожниками.

Отец Василий Тихонович (1895-1966) работал дорожным мастером. Его часто переводили с одной станции на другую. Он работал на станциях: Прохоровка, Конарево, Сумовская, Терновая, Шпаковка, Сажное, Слатино, Сазановка.

Мы всегда жили в железнодорожных будках, казармах, которые располагались у самой колеи железной дороги. С малолетнего возраста мы привыкли к грохоту проходящих рядом поездов и поневоле приобщались к его деятельности.

В детстве я мечтал стать художником. Война помешала осуществить замыслы. Как и миллионам другим подросткам страны пришлось брать оружие и защищать свое существование на земле. Многие из нас сложили свои головы на полях сражений. Нам, оставшимся в живых, повезло, что по молодости лет не попали в горнило войны и уцелели.

Однако жизнь нас не баловала. Наше поколение стояло у станков, иногда под открытым небом, делали грозное оружие, сеяли, пахали и убирали урожай. У нас было одно стремление – помочь фронту, где сражались их старшие братья и отцы.

В пятнадцатилетнем возрасте я стал железнодорожником. Судьба распорядилась так, что уже в 14-летнем возрасте я увидел смерть и страдание нашего народа, да и сам подвергнулся смертельной опасности, что запечатлелось в памяти на всю жизнь. В 16 лет оказался в 60-м отдельном дивизионе бронепоездов на Курской дуге, где был ранен, затем в ВЭО-21.

Пройдет еще несколько лет, уйдут из жизни последние свидетели, которые не по наслышке знают о тяготах военного времени. Наше будущее поколение – внуки и правнуки будут интересоваться этим суровым периодом жизни. Хотелось бы чтобы они знали прав-

ду о том тяжелом и героическом прошлом нашего народа. Воспоминания в основном связаны с автобиографическими событиями и личными переживаниями. Но они характерны для многих людей нашего поколения. Война, восстановительный период, технический прогресс – это основная направленность моих воспоминаний.

Уже сейчас молодежь, пришедшая нам на смену, события военного времени трактуют по своему и в совершенно ином смысле. Мои воспоминания носят документальный характер и основаны на личных наблюдениях и участии. «Я» – образ собирательный. Очевидно многие мои сверстники могли рассказать и более интересное.

Сожалею, что дневник, который я вел в период войны уничтожен. Навсегда утеряны фамилии интересных лиц, участников. Что сохранила память я постарался включить в это повествование. Возможно нет смысла в моих рассказах, отсутствуют яркие краски, нет в них художественного таланта, нарушена хронологическая последовательность, однако все эпизоды, описанные в книге, достоверны и не выдуманы.

Но я рассчитываю оставить правдивую летопись о нашей семье, о пережитых трудностях в военное и в послевоенное время, о радости трудовых достижений, о железнодорожниках с которыми я трудился бок о бок в течении длительного времени.

Хорошо или плохо я с этим справился судить Вам – читателям.

Автор

1. ПЕРЕД ВОЙНОЙ

Есть моменты в жизни человека, которые помимо его воли запоминаются на всю жизнь. Таким моментом в моем сознании запечатлелась голодовка в 1933 году. Мы жили на станции Прохоровка. Отец работал дорожным мастером. Мне в ту пору было 6 лет, но я никогда не забуду трупы умерших от голода людей, валявшихся в пристанционном скверике. Их не успевали подбирать и хоронить. Жестокий голод охватил Украину и многие области России. На станцию приезжало много людей с семьями. Они искали лучшей доли. Особенно много приезжало с Украины. Это было национальное бедствие, но о нем почему-то умалчивали. А голод унес многие тысячи жизней советских людей.

Мы выжили и только благодаря тому, что отцу, как и всем железнодорожникам выдавали хлебный паек. Правда его еле хватало на нашу семью из пяти человек. Жили впроголодь.

С отцом случилась беда. Его сняли с работы. Причиной тому был лопнувший рельс. В запасе рельса такой длины не оказалось. Отрезали определенной длины рельс, но он не поместился в путь. Погода стояла жаркая и рельсы от нагрева расширились.

А пока отпиливали лишний кусок произошла еще подвижка колеи и рельс снова, уже в третий раз, нужно отпиливать. Задержали поезда. Отца сняли в бригады, но в бригадах он долго не задержался. На станции Сумовская требовался дорожный мастер и его направили туда. Был голод и в Сумовской. Пассажиров там почти не было, умерших, как это наблюдали в Прохоровке, не было. Мы жили в казарме, удаленной от станции, может быть по этой причине я не видел умерших от голода людей.

В Сумовской долго жить не пришлось. В стране широким фронтом развернулась индустриализация. Реконструировался железнодорожный транспорт. Появились мощные паровозы «ФД», «ИС», но верхнее строение пути и, прежде всего рельсы, не выдерживали такой нагрузки. Отца перевели на станцию Конарево, где предстояла большая реконструкция. Здесь производилось не только усиление верхнего строения пути, но менялись устаревшие фермы мостов, исправлялось полотно железной дороги, как в плане, так и в профиле.

Стрелочные переводы укладывались на щебень. Полуавтоблокировка заменялась автоблокировкой. Железнодорожный путь представлял собой муравейник. Работали не только путейцы. К работе привлекались крестьяне. Они на лошадях подвозили землю,

щебенку, верхнее строение пути. Электричества на станции не было, о радио мы и не слышали. Новости, происходящие в стране, мы узнавали очень быстро. Этому помогал телефон, установленный в квартире. Мы с братьями по очереди слушали все переговоры, а они велись непрерывно. Каждой станции присваивали свой код. Например, если раздавалось три длинных и два коротких звонка это был наш код. Вызывали отца.

По телефону мы узнали печальную весть. В Ленинграде убит трибун революции Сергей Миронович Киров. Поезда, проходившие через станцию, увиты траурными лентами, впереди на паровозах прикреплен его портрет в траурном обрамлении. В часы похорон паровозы подавали прощальные гудки. Это было в 1934 году.

Реконструкция окончена. Путь приведен в отличное состояние. Отца наградили революционной грамотой. Но его опять переводят. На этот раз на станцию Терновая.

Сборный поезд остановился у будки стоящей в чистом поле. В течении нескольких минут из вагона рабочие выгрузили под откос вещи и по трапу свели корову. Поезд отправился дальше. До ближайшего селения около двух километров, до колодца у блок поста – 37 км, впоследствии назван станцией Зеленый Колодезь, такое же расстояние. Воду привозили в бочке, которая стояла на солнцепеке и превращалась в теплое пойло. Свежей воды можно набрать только, когда её привезут на лошадке рано утром. Недалеко в бараке, оставленный строителями, жили еще три семьи: бригадира и путевых обходчиков. Воду разбирали моментально и тогда приходилось с ведрами идти к колодцу. Это было утомительно и половину воды расплескивалось.

Ветка от станции Основа до Зеленого Колодца построена в 1935 году, чтобы дать выход грузовым поездам на восток, минуя станцию Харьков-Балашовский.

Наша семья, как и семьи других железнодорожников, проживающих на линии, вели натуральное хозяйство. Сеяли просо, гречиху и другие культуры на участках, отведенных в размере не превышающего 1/4 гектара. Хлеб привозили из Основы. Но часто выпекали сами. Продуктов покупали мало. Держали корову, десятка два курей и обязательно поросенка.

В этом же году я пошел в школу. Она находилась в селе Новоселовка до которой было более трёх километров. В деревянном домишке, в котором было два класса первый и второй. В первой комнате учился второй класс, а мы первоклашки ходили через их комнату. Вместе со мной ходили две Веры бригадира пути Коваленко и путеобходчика Поддубровского.

Ежедневно мы совершали вояжи с сумками и чернильницами-невылевайками. Однако они часто выливались, пачкая чернилами тетради и учебники. Первой учительницей была Мария Ивановна, очень молодая, ей едва ли было 18 лет.

Начался 1937 год. На головы советских людей обрушилось новое национальное бедствие. Под видом борьбы с врагами народа, репрессировали честных тружеников, преданных ленинской партии и советскому народу. Трудно понять смысл этой компании даже теперь, спустя более полувека. Тогда мы находились в тревожном ожидании. Ежедневно кого-то арестовывали. Никто не знал за что. Единственное обвинен – «враг народа». Арестовывали путейских рабочих, бригадиров пути, дорожных мастеров, машинистов и других специалистов железнодорожного транспорта. Так в Балашевской дистанции пути, куда входила и станция Терновая, из 19 дорожных мастеров арестовано 16.

Однажды ночью у будки, где мы жили, остановилась дрезина. Прибыл новый дорожный мастер с работниками милиции. Потребовали открыть кладовую, где хранился путейский инструмент. Все оказалось на месте, но не доставало нескольких пар рукавиц, полученных два дня назад. Часть из них выдана рабочим на выгрузку шпал пропитанных креозотом. Естественно, они пришли в полную непригодность и их выбросили на месте выгрузки, но акта о списании составить не успели, работали до темна. Это было обвинением. Но новый дорожный мастер прибыл уже с приказом о его назначении. Рукавицы к этому никакого отношения не имели. Отца арестовали и увезли. Нам приказали в суточный срок освободить квартиру. На следующий день мы перебрались в пустующий барак оставшийся от строителей моста через реку Роганка. Рекой ее назвать нельзя. Это ручей, вытекающий на поверхность в районе картонажной фабрики у станции Рогань. Рыбы в ней водилось много, особенно щук. Наскоро приспособили пустующее помещение под жилье, мы остались зимовать. В одной комнате корова, в другой мы. Воду брали из реки, благо она была чистая.

С наступлением темноты полчища клопов набрасывались на нас и спасения от них не было. Спали при свете керосиновой лампы. Ножки кроватей устанавливали в кастрюли, наполненные водой, постельное белье выносили на мороз. Но это не помогало. Они подымались по стенам и обрушивались на нас с потолка, а на день забирались под пол и достать там их было невозможно. Мать ежедневно обливала кипятком мебель и пол, протирала керосином, но эффекта не было. Брат Митя перешел на квартиру в село Веденка,

где и учился, а старший брат Вася уехал к дяде Пети на ХТЗ и там продолжал учение.

Отца освободили. Помогла революционная грамота и справка сельского Совета о бедняцком сословии. До этого в деле была справка того же сельсовета о том, что дедушка Тихон Тимофеевич из зажиточных крестьян, т. е. кулаков.

Позже председатель сельского Совета рассказал, что такую справку он подписал под давлением следственных органов, которые приезжали в село и не только на отца, но и на других односельчан. Следствие было приостановлено, и отца назначили дорожным мастером на станцию Шпаковка.

Предложили освободить квартиру, хотя квартирой ее можно назвать условно. На станции Шпаковка квартиры не было и на семейном совете приняли решение переехать к матерной сестре в Курскую область. Мы все трое братьев оставили школу. Но и там был не мед. В одной комнате скопилось девять человек. Топить нечем. Вода по ночам замерзала. Выручал самовар в котором мы трижды в день кипятили чай. Вместо углей разбивали мебель на щепы. Спали одетыми.

Самовар нас выручал, поэтому я его храню, как семейную реликвию и как нашего спасителя. Мы все трое ходили в школу. Она называлась ШКМ – школа колхозной молодежи. Вася в 8-й класс, Митя в 6-й, а я в 3-й. Все мы учились хорошо. Нам постоянно прикрепляли отстающих учеников и мы их подтягивали. Их родители в благодарность за это приносили нам кое-какие продукты и, в основном молоко. Почти у всех жителей были коровы. За хлебом ходили за 3 км на стацию Беленихино раз в неделю. Он перемерзал и крошился. Его распаривали в кастрюле, только после этого можно было есть.

Отец вел тяжбу о незаконном увольнении. С Шпаковки его перевели в Основу диспетчером в дистанцию пути, а через некоторое время уволили. Он устроился на комбикормовый завод заведующим подъездными путями, при условии, что он приведет в порядок подъездной путь, находившийся в аварийном состоянии, сделает два переезда и улавливающий тупик. Он справился с этим заданием и его зачислили на постоянную работу.

Суд вынес решение о незаконном его снятии с работы и увольнение. За вынужденный прогул обязали выплатить зарплату. Набралась приличная по тем временам сумма – более 1000 рублей. В бараке при заводе ему выделили комнату 15-16 квадратных метров, где установили печь для приготовления пищи. В кухне, через которую мы ходили, жила друга семья С. В. Ломкова, также состоящая

из 5 человек. Уроки мы могли готовить по очереди и только после того, как все пообедают. Кухонный стол являлся единственным местом, где вместе с посудой хранились и наши учебники. Спали на полу. Пройти в туалет в ночное время было невозможно, чтобы на кого –либо из спящих не наступить. Но мы были рады, что в комнате было всегда тепло, был электрический свет и работало радио с черным бумажным диффузором.

Мы с Митей ходили в 47 школу, находящейся в десяти минутах ходьбы в военном городке, где постоянно работал буфет и столовая. Но не всегда у родителей находилось 20 копеек, чтобы дать нам на обед. Отец получал 550 руб. в месяц, продукты были дорогими. Например, килограмм хлеба стоил: белый – 1,50; серый – 1,20; черный – 0,80; сахар – 3,50; молоко 1 л – 1,00; колбаса – 3,50; крупы – 2-3 р.

В магазинах были все продукты. Даже стояли бочки с икрой, но мы, как и другие семьи ее не покупали и цены на нее я не знаю. Мы покупали более дешевые продукты, по доступным для нас ценам. Но продукты все были качественные. В магазинах холодильных установок не было, но и колбас и других продуктов, требующих охлаждения, тоже не было. Колбасы в основном были копченые. Много было рыбы, особенно бычков. Они были дешевыми и в нашем меню они преобладали.

Старший брат Вася с детских лет мечтал быть военным, поступил на учебу у Харьковскую артиллерийскую спецшколу № 15 в 9-й класс. Ему выдали обмундирование. Это было большим подспорьем для нашей семьи. Мать ему давала несколько копеек для проезда на трамвае в школу, до которой нужно было идти пешком 3 км, а 3 км ехать на трамвае, она была рядом с Южным вокзалом. Но он часто ходил пешком до самой школы (6 км), а сэкономленные деньги откладывал и покупал радиодетали. Через некоторое время собрал из этих деталей радиоприемник, который принимал несколько станций. С этого момента он увлекся радиоловительством. Постоянно разбирал и собирал приемник, стараясь расширить диапазон принимаемых станций.

На следующий год он подал заявление в Харьковское училище связи, ему отказали. Не исполнилось 18 лет. Тогда он искусно подчистил свидетельство о рождении и вместо 1923 года рождения написал 1922. Его приняли. Учился он на отлично. Уже через год ему присвоили квалификацию «Радист 1 разряда». Начальник училища генерал-майор Панфилов наградил его библиотекой, часть этих книг хранятся в нашей семье и по сей день.

Выдали постоянную увольнительную – жетон, который давал право в свободное от занятий время отлучаться из училища. Он этим не пользовался. Приходил домой только в выходной день на несколько часов. В училище ему нравилось и он предпочитал находиться там. Как хорошего радиста его направили на маневры под Москву. В машину радиостанции зашел маршал Советского Союза Тимошенко. Увидел, что радист весь дрожит, поинтересовался причиной. Узнав, что у Васи приступ малярии, распорядился отправить его в Московский военный госпиталь, где его хорошо подлечили.

Митя увлекся футболом. Играл неплохо. Его зачислили в команду «Мукомол», в которой он играл и на выездах.

Однажды в свалке на поле он повредил руку. Оказалось перелом и вывих сустава. Долгое время находился в больнице, дважды ломали уже сросшийся перелом. В результате рука в локтевом суставе потеряла первоначальную гибкость и шарнирность. В третий раз не стал подвергать себя опасности.

Но не долго было наше благополучие. Фашистская Германия в 1939 г. напала на Польшу. Советское правительство ввели войска в Польшу для защиты братского украинского и белорусского народов, находившихся под пятой панской Польши.

Исчезли продукты. Хлеб стали отпускать в ограниченном количестве по спискам. За ним требовалось занимать очередь в 2-3 часа ночи. Вздорожали все продукты на рынке.

В эти годы, когда в стране уже были достигнуты определенные результаты в тяжелой и оборонительной промышленности не было излишеств в предметах повседневного спроса. Люди одевались очень просто. Не хватало обуви, на нее был большой спрос, плохо было с мануфактурой. Но и в этих условиях администраторы и прежде всего руководители предприятий умели распределить по справедливости, то что имелось. Они старались обеспечить, прежде всего, низкооплачиваемых и наиболее нуждающуюся часть населения. Например, в тот период почти невозможно было купить детские ботинки. В каждую школу выделили их по количеству учащихся. Мы организованно всем классом пошли в назначенный день в обувной магазин на Ивановке. Стоимость их была 16 руб., никто без ботинок не остался. В обратный путь шагали в новых ботинках фабрики «Скороход». Таким же образом приобрели и костюмы. Они по теперешним требованиям были не такого качества и расцветок, но пошиты из добротной хлопчато-бумажной ткани, которая не раздражает кожу, как теперь ткани наполовину из искусственных волокон, влияющие на здоровье.

Были трудности с продуктами и во время войны с Финляндией, но в целом довоенный период был самым счастливым периодом нашего поколения и моих сверстников. В школе, дома, на улице царил дух товарищеской взаимопомощи, доброжелательства. Всех нас объединяло чувство гордости за нашу Родину. В кинотеатрах демонстрировались хорошие патриотические кинофильмы, которые и теперь не утратили своей привлекательности. «Чапаев», «Щорс», «Трактористы», «На границе», «Большая жизнь», «Цирк», «Светлый путь», «Танкисты», «Волга-Волга» и целый ряд других. Молодежь и пожилые люди пели песни, плясали. Пели на улице, на работе, в школе.

Особенно хорошо поставлен вопрос по занятию молодежи физкультурой и спортом. Создавались дворовые команды различного направления. Футбол был наиболее любим молодежью. Все пустыри, дворы превратились в физкультурные площадки. Нам бесплатно выдавали спортивный инвентарь: лыжи, коньки, клюшки, мячи волейбольные и футбольные, спортивную одежду и обувь, что особенно привлекало молодежь в условиях дефицита этой продукции. Как лучшего спринтера меня послали на областные соревнования, где я занял первое место по бегу на 100 м и прыжкам в длину.

Требований и запретов было много, иногда даже чересчур много, но в то же время и порядок на улицах и в общественных местах соблюдался неукоснительно. Воровство считалось не только преступлением, но и позором перед обществом. С ним вели беспощадную борьбу. С каждым днем жизнь становилась лучше. Но международное положение было тревожное. Надвигалась война. Об этом говорили на улице и дома.

15 июня 1941 года Вася прибежал из училища в новой командирской форме с двумя кубиками в петлицах. Он рассказал, что ночью подняли по тревоге и зачитали приказ министра обороны о присвоении воинских званий и сразу выдали новое обмундирование, которое заранее было пошито по индивидуальным заказам.

Он в тот же день должен выехать в часть № 5623, находившаяся на станции Лапа за Белостоком. Спустя несколько часов мы его проводили с Южного вокзала. На прощанье он подарил мне прекрасный альбом для рисования и набор карандашей и красок.

О судьбе этого альбома рассказ будет ниже. Это был последний день его жизни в кругу семьи.

Говорят, что материнское сердце чувствует беду. Очевидно чувствовало это и сердце нашей матери. Она все время плакала и говорила, что видит его в последний раз. В этот день в Харькове досрочно, почти на три месяца раньше, произведен выпуск всех училищ, а их было

шесть. В городе и на вокзале ходили молодые лейтенанты в новом обмундировании, в хромовых сапогах со скрипом. Сомнений о приближении войны ни у кого не возникало. Теперь нам известно, что знали о наступающей грозе и руководители государства, но почему-то успокаивали нас в обратном, а затем ссылались на внезапность. Народная мудрость говорит: «На то и щука в море, чтобы карась не дремал». Из этого я делаю вывод – продремали.

2. ВОЙНА

Накануне мы с ребятами из нашего двора собрались пойти в лес, поиграть на зеленой лужайке в футбол. Для этой цели приготовили кое-какие продукты, получили добро родителей.

Воскресное утро 22 июня 1941 года выдалось пасмурное, но было тепло и мы решили искупаться в реке, которая протекала недалеко от нашего двора. Но погода не располагала к купанию и мы вскоре возвратились домой, чтобы взять продукты и мяч, и отправиться в лес. По радио объявили, что в 12 часов по радио выступит нарком иностранных дел В. М. Молотов. Он объявил, что фашистская Германия без объявления войны напала на нашу страну, их самолеты бомбили города и села. День был выходной, поэтому все мужчины находились дома. Они приступили к строительству бомбоубежища для жителей двора. К этой работе привлекли и нас, ребят. В магазинах раскупили все продукты. Хлеб вновь стали выдавать по списку.

С каждым днем мужчин становилось все меньше. Они уходили в армию. На заводе работать стало некому. Директор завода пригласил домохозяек и нас, подростков, на работу, взамен ушедших на фронт рабочих.

Почти все ребята пошли на завод. Нас распределили по цехам и прикрепили к опытным кадровым рабочим. Меня и моего друга Ваню Пархоменко определили в слесарную мастерскую, где мы должны овладеть слесарным и токарным делом, а также производить ремонт оборудования. Но учиться оказалось не у кого. Старый мастер Чепель был единственным человеком, прошедшим через все специальности и знал до тонкости все оборудование завода. Он помог нам овладеть основными знаниями слесарного дела. Смысл его учебы заключался в том, что только один раз обстоятельно объяснял и показывал процесс той или иной операции, при этом говорил:

– Сейчас война, учиться некогда, нужно работать. Смотри и делай сразу хорошо, брака не допущу.

Много заставлял нас рубить металл в тисках, требовал ударять молотком по зубилу, а смотреть не на головку зубила, а на деталь которую рубили, то есть работать вслепую.

От такой науки руки у нас были в ссадинах и кровоточили, но он настойчиво требовал продолжать эти упражнения, даже оставлял для этой работы после гудка. Раны полученные от удара молотком по руке заставлял заливать машинным маслом. Других лекарств не признавал.

Он вместе с токарем Андреем Гужвой помог овладеть навыками токарного дела и работе на слесарном станке.

Через несколько дней объявил, что наше учение закончено и теперь мы будем работать самостоятельно. Он страдал одышкой и на вызовы из цехов посылал нас выяснять почему не работает элеватор или транспортер и что для этого нужно. Мы не могли ничего определить, но там где были старые работники они сами исправляли поломки, а мы были у них в подручных. Чувствовали мы себя взрослыми. В грязной, замасленной спецовке ходили на обед с гордо поднятой головой, где наши сверстники с завистью посматривали на нас.

Наступило первое сентября. Нас отпустили с завода и мы пошли в школу. Но учителей осталось мало, да и учеников стало значительно меньше. Наладить занятия не смогли. Через несколько дней мы с Ваней возвратились на завод, нас приняли без возражений и даже были рады.

А враг оккупировал уже большую территорию Украины, приближался к Харькову. Завод остановился. Отгружался только готовый комбикорм для армейских лошадей. Нас зачислили в отряд самообороны. Мы дежурили в ночное время на крыше двухэтажного жилого дома, чтобы тушить зажигательные бомбы. Но нам не пришлось их тушить. Ни одна бомба на территорию завода и нашего двора примыкающему к заводу не упала. На железную дорогу бомбы падали. Одна из бомб угодила в бунт угля, предназначенный для снабжения паровозов. Разгорелся пожар. Потушить его удалось только днем.

Уже шел четвертый месяц войны. Через город бесконечным потоком тянулись на восток эвакуированные жители с западных областей. По железной дороге следовали поезда с демонтированным оборудованием предприятий, с ранеными бойцами Красной армии.

Женщины нашего двора организовали сбор продуктов и систематически выносили их к санитарным поездам, которые подава-

лись на воинскую площадку. Работники военно-продовольственного пункта просили их приносить для раненых только фрукты, однако они несли всякую снедь. Пекли пирожки, варили вареники, компоты. Иногда раненым отдавали последние продукты.

Однажды мать попросила помочь нести корзину с продуктами для раненых. У воинской площадки стоял санитарный поезд с большими красными крестами на вагонах. У каждого вагона толпились женщины. В поезде находились тяжелораненые и начальник поезда запретил заходить им в вагоны. Продуктов тоже не принимали.

Женщины плотным кольцом окружили высокого военного с ромбом в петлице. Они просили разрешить зайти в вагоны и передать раненым продукты. Он что-то доказывал и убеждал их. До нас долетали лишь отдельные слова. Затем он повысил голос и мы слышали.

– Раненым нужен покой. Это им нужнее, чем ваши вареники. Расталкивая женщин он пошел вдоль состава. В одном из открытых окон вагона с верхней полки выглядывал уже не молодой с бледным лицом и забинтованной грудью военный. Он обратился к проходящему военврачу.

– Товарищ военврач! Почему вы думаете, что нам повредит присутствие женщин и детей. Многие раненые уроженцы этих мест и свидание с земляками прибавит им силы. Военврач на минутку задумался, а затем ответил:

– Да вы правы, товарищ полковник, сейчас я об этом распоряжусь.

Через несколько минут медперсонал пригласил женщин в вагоны. Я с матерью и другими женщинами зашли в тот вагон, где был полковник с забинтованной грудью.

Не знаю, как в других вагонах, но в том, где мы оказались действительно были тяжелораненые в основном с ампутированными руками и ногами, а некоторые с повязками на глазах. Раненый, которого военврач назвал полковником, подозвал меня и стал расспрашивать о жизни в Харькове, бомбят ли немцы, затем стал разговаривать с матерью. Она рассказала ему о своем горе, что ее сын Вася направлен в часть, которая дислоцировалась на станции Лапа и судьба его неизвестна. В разговор включился лежащий на нижней полке тяжелораненый военный без обеих ног. Он также был в этой части. Служил в штабе и оформлял документы на лейтенанта прибывшего с Харьковского училища на должность командира радиовзвода, но фамилии его не помнит. Он рассказал, что Белостокский гарнизон в первый же день войны был окружен гитлеровцами. Он

был ранен в обе ноги в первые же часы войны. Он успокаивал мать. Ему известно, что большинство оставшихся в живых сумели прорваться из окружения. Вывезли и его, но началась гангрена и в полевом госпитале ноги ампутировали. Вместе с полковником они вселили матери надежду, что Вася жив и хоронить его раньше времени не надо. После этого мать все время надеялась, что Вася жив и ждала его до самой своей смерти. Мы впоследствии сожалели о том, что не записали адреса этого военного. Знаем, что полковник его называл майором.

3. ЭВАКУАЦИЯ

Враг приближался к городу. Участились бомбежки. Особенно подвергались бомбардировке крупные заводы, железная дорога. Наш дом находился недалеко от железной дороги. Рядом – паровозное и вагонное депо. Ежедневно на путях станции скапливалось большое количество эшелонов. Немецкие самолеты обрушивали свой смертоносный груз на ее территорию. Но особых разрушений не было. Бомбы рвались на пустырях, на путях не занятых вагонами.

Мы, как и многие другие харьковчане, собрались эвакуироваться, но почему-то не давали разрешения, а следовательно и не давали вагонов. Только в начале октября отец решил ехать на подводе. В заводе были свои лошади. Вместе с нами на другой подводе поехала и семья А. Фойгельмана. Их сын Евсей и сестра Мария, эвакуировались в Семипалатинск вместе с ремесленным училищем, где они учились, а младшие братья Борис и Исак поехали с нами. Продуктов у нас и у них не было. Уже на другой день мы почувствовали трудности. В совхозе «Роганский», где мы остановились на ночлег, председатель продал нам барана и разрешил накопать в поле картошки. Семья Фойгельмана совершенно не была приспособлена к труду, хотя всю жизнь прожили в бедности. Копать картошку они отказались – не было лопат. Мы ножами и вилками накопали больше мешка картошки и устроили роскошный ужин прямо в поле, там же и заночевали. На следующее утро они приняли решение возвратиться в Харьков. Их уговаривали и отец, и мать, но они стояли на своем. Отец им говорил, что фашисты коммунистов и евреев уничтожают и их ждет печальная участь. Мы поделились с ними остатками продуктов и они возвратились домой.

Как известно всех евреев, оставшихся в Харькове, фашисты согнали в Дробицкой яр в районе тракторного завода и уничтожили.

А их было около 16 тысяч человек. Погибли там и Фойгельманы. Когда, после войны, возвратились из эвакуации Евсей и Мария я им рассказал, что знал о родителях и братьях.

Мы, проводив Фойгельманов, поехали на восток. В районе Купянска на дорогу запруженную обозами и машинами налетели фашистские самолеты. Мы оказались зажатыми со всех сторон. Бомбили прицельно. Им никто отпора не давал. Ржали лошади, выпучив обезумившие глаза, рвали построжки и неслись, как угорелые, куда попало. Вокруг стоны, крики раненых, перекидались возы. Давили друг друга. В той давке, очевидно погибло больше людей, чем непосредственно от бомбежки.

Отец набросил на меня перину и подушки и велел не высовываться из этого примитивного укрытия, а сам держал рвавшихся лошадей. Где-то рядом ухнула бомба. Горячая волна воздуха сбросила с меня перину. Я посмотрел в ту сторону где минуту назад стоял отец и держал под уздцы лошадей. Он лежал согнувшись калачиком. Одна из лошадей билась в предсмертной агонии.

Вокруг летали перья. Отец был ранен в бедро. Осколок застрял глубоко в кости. Кое-как перевязав рану полотенцем, мы положили его в бричку. Раненую лошадь пристрелили военные. Впрягли одну лошадь в парную телегу и с трудом выбрались по полю на дорогу.

В одном из сел остановились на ночлег. В хаты нас не пустили. Все были заняты военными. Начался дождь. Развести костер мы не могли. Хозяйка пообещала сварить нам картошку в печке. Мать где-то на краю села разыскала врачей и они сделали отцу перевязку и дали укол. На следующий день отцу стало хуже, поднялась температура и он с воза не вставал. Митя раздобыл в поле вторую лошадь и мы поехали из села. А дождь не прекращался. У крайней хаты, где ночевали врачи, остановились и попросили осмотреть отца.

Они очень спешили, укладывали вещи на полуторку стоявшую рядом с хатой. Смотреть не стали, а сказали, что его надо срочно к хирургу, извлечь осколок и зашить рану. Выехали за село. У развилки дорог остановились и тут родители нам сообщили, что поедем через Волчанск и далее в село Лески, где жили матери сестры Лена и Фрося. Это решение они приняли под впечатлением усиленных разговоров военных, что Харьков просто так врагу не сдадут, что оборона крепка и бои будут сильные.

Трое суток мы добирались до места. Бесперывно шел дождь. Дороги раскисли. Лошади выбивались из сил. Ночевали под скирда-

ми соломы и под возом укывшись брезентом. Горячей пищи не ели. Довольствовались холодной бараниной.

В Лесках председатель колхоза, к которому мы обратились, помог нам приобрести немного муки, крупы и небольшого поросенка. Районная больница не работала. Врачей нигде не было. В отца была сильная температура, рана загноилась и мы помочь ему не могли.

Митя решил отогнать лошадей и бричку в Харьков. Согласно уговору мы должны вернуть их для эвакуации других семей. Но это было только причиной. Родителям он ничего не сказал, а мне признался, что хочет пойти добровольно в армию и в Харькове его обязательно возьмут. Ему в ту пору было 16 лет.

Дав отдых лошадям через пару дней он уехал в Харьков. Мы с раненым отцом остались в селе. Наши войска отступали. Утопая в грязи на восток тянулись обозы, гнали скот. Проходившая через село дорога превратилась в сплошное месиво, что даже колесные трактора У-2 не могли преодолеть это препятствие и были брошены на дороге.

Село расположено на возвышенности, а перед ним со всех сторон окружает глубокая балка. В летний период, когда нет дождей ее можно перейти в любом месте. Но в дожди она превратилась в непроходимое болото. На восток двигались гурты скота. Чтобы избежать бомбежек гуртовщики старались двигаться по проселочным дорогам, избегая большака. На первый взгляд хорошая дорога приводила их в болото. Возвращаться было поздно и они гнали скот через болото. Многие овцы, свиньи, телята застряли в этой грязи, а некоторые разбрелись по полям. Прошли последние обозы, перестали гнать скот. Наступила зловещая тишина. Наши войска отступали к Старому Осколу, немецкие захватив Белгород прекратили наступательные операции.

Догорали остатки зерна в зернохранилище на станции Сажное и в элеваторе на станции Прохоровка. Дым черной стеной стоял на горизонте. Нам это было хорошо видно. Продукты выписанные в колхозе заканчивались, а впереди зима. Поймав в поле неказистую лошадку с куском хлеба за пазухой я отправился в Прохоровку, чтобы разжиться зерном на элеваторе.

Отъехав от села на почтительное расстояние, повстречал двух верховых на упитанных лошадях и отличной сбруей. Они расспросили меня, как проехать в село Шахово и не видел ли я немцев. Они посоветовали мне возвратиться назад так как видели отряд немцев, направлявшихся в сторону Прохоровки.

С пустыми руками возвращаться домой не хотелось. Я поехал в противоположном направлении на станцию Сажное. Мои попутчики пришпорив коней, скрылись из виду. Через пару часов я был на месте. Куча пшеницы перемешанная с горелым и перетоптанная ногами, вот и все что я увидел. Но люди брали и это зерно. Очевидно для скота. Не возвращаться же было с пустым мешком. Насыпав зерна сколько мог поднять я перекинул его на спину лошади поехал обратно. Была уже вторая половина дня и голод давал о себе знать. Кусок хлеба, что был у меня утерял, очевидно когда набирал зерно. Решил заехать к тете Федоры, которая жила в с. Теревино и дорога проходила рядом с их хатой. Она меня покормила и дала каравай хлеба в гостинец. В комнату вошла соседка и взволнованным голосом сообщила, что в село идут немцы. Тетя Федора меня не пускала, но я отвязав своего «рысака» и настегивая его хворостиной стремился быстрее спуститься в балку и не попасть на глаза немцам. Немцы заметили меня, раздались крики и прозвучали выстрелы. Пули просвистели над головой. Пригнувшись к лошади и нахлестывая ее хворостиной скрылся от их глаз за полотном железной дороги. Спустился в балку. К разрушенному мостику через ручеек на дне балки подъехал в сумерки. Спешившись повел лошадь в поводу через ручей, а сам передвигался по бревну перекинутого через ручей. Лошадь шла по брюхо в воде и мешок с зерном почти касался воды. Упершись в обрыв противоположного берега рванулась вперед и стянула меня с бревна. Я полетел в холодную воду. Выбрался на берег. Лошади нигде не было, стуча зубами и с хлюпающей водой в ботинках побрел в село.

Во дворе увидел человека с винтовкой, направленной в мою сторону. Подумал, что это немец, но он заговорил со мной: – Это ты Коля? и не дожидаясь ответа сказал: – Иди скорее в хату, мать сильно волнуется. Оказалось, что после моего отъезда в село пришел взвод разведки и несколько бойцов расквартировались в нашей хате и в соседнем дворе. Хата стояла на самом высоком месте и обзор был отличным. Подойти незамеченным не возможно. Мать рассказала им, куда я поехал и с наступлением темноты очень беспокоилась за меня.

Стянув мокрую одежду и переодевшись в сухое я отправился искать лошадь. Она стояла в скирде у соседей на огороде. С мешка, который был у нее на спине стекала вода. Растерев меня водкой, которую тетя Лена настаивала на березовых почках и хранила от всех болезней, меня загнали на горячую русскую печь и я уснул крепким сном.

4. В ОККУПАЦИИ

Мы оказались во фронтовой зоне. Разведвзвод простоял недолго им на смену пришли другие. Затем, как в калейдоскопе. С утра в селе можно видеть бойцов Красной армии, а днем в село приезжали немецкие барахольщики. Они грабили все, что им нравилось. Брали коров, свиней, овец, особенно проявляли любовь к курам. Брали масло и сало. Их крохоборству не было предела. У тети Лены забрали манную крупу, а ее было не много более килограмма. Она берегла своему маленькому Коле. Ни слезы, ни мольбы не помогли. Просьбы их раздражали. Один из грабителей подошел к люльке, где спал ребенок вырвал соску из рта и положил в свой карман со словами: – Рус, аллес капут.

В конце ноября ударили морозы, повалил снег. Все контакты с другими селами прекратились. Немецкие разведчики рыскали повсюду и пройти незамеченным в другое село невозможно. Кто-то из местных жителей заметил под льдом замерших свиней и овец, которые застряли в грязи. Определили, что они годны для пищи. Стали топорами вырубать их из льда. Нам удалось вырубить небольшого поросенка. На какое-то время мы были с продуктами.

А снег все сыпал и сыпал, как будто там на небе его было неисчислимые запасы. С каждым днем крепчали морозы. Немецкие войска выдвинулись вперед и заняли село Шахово в котором не было наших войск. Наше село оказалось за немецкой линией фронта. Они приезжали грабили население, насиловали молодых женщин и девушек. Но сплошного фронта не было. Немцы держали оборону по селам, превратив их в опорные пункты. Воспользовавшись этим наши войска прошли ночью между селами по заснеженному полю и ворвались в село. Но два дня до этого в селе расквартировалась немецкая воинская часть. Они занимали часть села.

Фашисты заметались. Дорога к отступлению им была отрезана. Выскочить из этой западни им помог их ставленник староста Г. И. Литвинов, который, спасая свою шкуру от возмездия, указал немцам дорогу в «терешкин яр», который начинался на улице села и выходил далеко в балку. Когда обнаружили их обоз, поднимающийся из балки к железной дороге, было уже поздно, они были не досягаемы для стрелкового оружия. Безрезультатно построчили из пулеметов по уходящей колонне, но они переправились через полотно железной дороги и скрылись из виду.

Это было в канун нового 1942 года. Уже в сумерки в село прибыл обоз с продовольствием и боеприпасами.

В нашей хате находился командир взвода Морозов, командир отделения Субботин и два красноармейца, которые по очереди стояли на посту во дворе. Субботин был с обмороженными ногами, но проехать в тыл, как и многие раненные они не смогли. Немцы заняли позицию между селами Шахово и Яблонево и перекрыли уже накатанную санями дорогу по целине.

Каким образом удалось обозу с продовольствием проехать по этой дороге остается неизвестно. Были разговоры, что немцы специально пропустили обоз, потому, что там было несколько бочек водки.

Морозов с двумя бойцами принесли в хату ведро водки, полученную на весь взвод, но от него осталось несколько человек, колбасу и мерзлый хлеб и попросили мать разогреть колбасу и хлеб, которые превратились в ледяшки.

В хату вбежал часовой и доложил, что на северной окраине села много осветительных ракет, а с противоположной стороны раздаются длинные пулеметные очереди и взрывы гранат.

Морозов приказал ему внимательно наблюдать и при появлении красной ракеты доложить. Что она должна означать мы так и не узнали. А стрельба раздавалась все ближе и ближе. Часовой дважды заходил в комнату и докладывал, что уже слышны немецкие команды и что в основном строчат их автоматы, которые он отличал от наших по звукам. Но командиры, приткнувшись за столом около ведра с водкой, не слышали его. – Следи за красной ракетой, – повторяли они.

Через несколько минут после ухода солдата под окном раздались выстрелы. Это он открыл огонь из многозарядной винтовки. Дом находился в центре села и фашисты думали, что они уже не встретят сопротивления и беспечно шли по улице. Застрочили автоматы, посыпались стекла из окон. Под окном раздавался вскрик и тяжелый стон. Немцы окружили хату. Установив в окно пулемет они начали строчить в комнату, где было 13 человек. Среди нас находились и Морозов с Субботиным. Разрывные пули ударялись в противоположную стену от которых отскакивали щепки из дубовых кражей. Морозов и Субботин прижали к себе двоюродных братьев Виктора, Жору и Колю; находились в простенке, откуда строчил пулемет. Я вместе с матерью и двоюродными сестрами Варей и Клавой находились за печкой и она защищала нас от пуль. На улице раздавались команды: – Русь сдавайся, Рус капут. Запахло горелым. Немцы подожгли солому, которой утеплены стены хаты. Огонь быстро перекинулся на крышу, крытую соломой. На улице немцы кричали: – Русь, плен. Женщины кричали в ответ, что в хате нет солдат, а

только дети. Морозов и Субботин решили выйти из хаты и сдаться в плен, чтобы не подвергать нас опасности. Женщины уговорили их не выходить, иначе и нам пощады не будет. В окно, которое осталось еще не разбито, ударили прикладом. Посыпались стекла и вслед полетели гранаты. Это было хорошо видно от зарева пожара. Мы бросились в другую холодную комнату. За спиной прогремели взрывы. Меня швырнуло на кучу угля и я потерял сознание.

Когда очнулся, хата пылала огнем. С потолка сыпались горящие угли. Тетя Лена кричала, чтобы все выходили с горящей хаты, вот-вот взорвутся бочки с горючим на чердаке, где она хранила керосин и бензин, подобранный на дороге при отступлении наших войск. А до этого произошло следующее: когда мы выскочили из комнаты тетя Вера вместе с Варей и Клавой забрались в запечье, где было небольшое оконце, вернее шибка, умазанная в стену и выходила на улицу. Разбив ее, фашисты бросили гранату в комнату, но она попала на колено тети Веры. С криком: – Ой граната, граната, она выбросила ее в окно. Раздался взрыв у ног фашистов. Кто-то был ранен, а возможно и убит. Среди них поднялся невероятный шум и гвалт. Отойдя подальше от окна они вновь начали обстрел из пулемета, но мы были за стеной и нас никого не зацепило. На чердаке начали взрываться емкости с горючим. Горящая жидкость текла в комнату.

Меня подхватила тетя Вера и вместе с Варей вытащила на улицу. Но там стояла группа немцев с автоматами на изготовке.

– Солдат, партизан! – кричали они, а один из них указывал на сарай и подталкивал меня автоматом. Подскочила мать и они вместе с тетей Верой оттолкнули солдата и кричали, что это не солдат, а ученик. Подошел офицер и спросил, есть ли солдаты в хате. – Нет, – сказали они, – их там и не было. Он, указывая на погреб, что-то говорил. Поняли только: – Шнель, шнель. Своим солдатам что-то командовал и они стремглав побежали к школе, где сильно раздавалась стрельба из автоматов и винтовок.

Меня толкнули в погреб, там уже был отец, он был вторично ранен взорвавшейся гранатой. Ему выбило передние зубы и поранило правое плечо. Двоюродный брат Виктор тоже был ранен осколком под лопатку, а маленький братишка Коля был мертв. Причины смерти мы так и не узнали. Очевидно он задохнулся в дыму, ран на его теле не было. Мы как можно дальше взобрались на закроем с картошкой и прикрылись периной. В этот момент подошла еще одна группа немцев и, судя по голосам, их было человек пять. Они что-то прокричали и бросили гранату в погреб. Раздался взрыв. Она взо-

рвалась между бочками и вреда нам не причинила. Но в погребе дышать стало нечем. Газы от взрыва заполнили все свободное пространство. Мы стали тряпками, платками выгонять отравленный воздух, размахивая перед собой у кого что нашлось под рукой. Постепенно воздух очистился. Женщины остались на улице и пытались тушить пожар. Дом пылал уже и внутри, этому способствовало разлившееся горючее. Вдруг из дома раздались голоса Морозова и Субботина. Они спрашивали, где немцы. Женщины указали им дорогу через огороды и они скрылись в ночи.

В погребе находится стало опасно. Он расположен рядом с хатой и покрыт соломой. Кроме того вся погребица тоже забита соломой и если огонь перекинется на погреб, то нам всем находящимся там, не сдобровать. Мать, схватив два ведра, побежала к колодцу за водой. Благополучно принесла воду и вылила на солому на погребе. Побежала вторично. Когда, набрав воды, она приблизилась к дому, застрочил пулемет и трассирующие пули пролетели у нее над головой. Она бросила ведра и прибежала к нам. Следующей очередью пробиты ведра и вода вытекла. Стреляли из соседнего двора. Видимость от пожара была хорошая и они не могли не узнать женщину. Мы слышали как немцы самодовольно ржали от удовольствия. Но мать не унималась. Взяв лопату она принялась насыпать снег на погреб, которого было предостаточно в огороде и во дворе. Постепенно огонь начал угасать. Дубовые бревна, из которых срублена хата, не загорелись и сруб остался невредимым, хотя верхние ряды обгорели крепко. Не загорелся и погреб, но снег от жаркого огня потаял.

На следующий день, после захвата села, немцы выгнали всех мужчин и заставили собирать убитых немцев и свозить их на санках в одно место. Стариков заставили рыть мерзлую землю для могил, при чем каждому в отдельности. Трех молодых ребят, в том числе и меня, с санками повели куда-то к лесу. Мы шли впереди, а немцы с автоматами шли за нами непрерывно понукая и подгоняя нас. Немцы очевидно знали, что в этом месте были мины, поэтому они отстали от нас на несколько метров. У кромки леса виден был труп немецкого офицера. Нас заставили погрузить его на санки и привезти в село. Было ясно, что если бы мы наткнулись на мины, немцы не пострадали.

В последующие дни мы собирали трупы наших бойцов и свозили их к пожарищам, где земля была не промерзшая, мягкая. Их хоронили в братских могилах. Использовали для этого и погреб, где не было хозяев. Как ни всматривались в лица погибших, но сре-

ди погибших Морозова и Субботина не оказалось. Очевидно им удалось благополучно выбраться из села.

Мы надолго забыли, что такое спать на чистой постели в теплой хате, превратились в пещерных существ, которым не только есть нечего, но и спать негде. В погреб добавилось людей. Семья Беседина, которая также приехали из Харькова была выселена из дома их сестры. Весь крайний порядок немцы превратили в линию обороны и выселили всех жителей. Им некуда было пойти и они разбрелись по погребам. Сам Беседин был ранен в ногу.

Раны во всех загнили. В соседней хате находилась немецкая санчасть. Женщины пошли с просьбой оказать помощь раненым.

Потребовали масло, яйца, курку и предупредили если среди раненых окажутся советские бойцы, то всех нас расстреляют. Тетя Фрося дала кувшин масла припрятанный ею в снегу, но больше ничего не было. Все куры в селе были уничтожены.

На ремнях подняли раненых и доставили их в санчасть. Им сделали качественные перевязки. Беседину сказали, что началась гангрена и его может спасти только ампутация в госпитале, находящегося в селе Лучки. Но доставить туда могут только с разрешения командира части. Но все же его отправили с обозом в госпиталь и ему там ампутировали ногу и спасли жизнь. Это была очевидно единственная гуманная акция, которую нужно отнести в заслугу врага.

В хатке тети Веры, находившейся недалеко, побиты окна, погреб оказался раскрытым, картофель и другие овощи померзли. Мы пробрались туда чтобы сварить горячую пищу. Закрыв окна попонами, растопили печь. Пока мы варили картошку, в хату заходили дважды гитлеровцы и посмотрев на убогость помещения уходили. Комнатка была не более десяти квадратных метров.

Стараясь не попадать фашистам на глаза с Варей и Клавой мы отсиживались в холодном погребе и приходили в хату только, когда нас позовут кушать.

Покушав, я взобрался на горячую печь, скоро уснул и не слышал, как в комнату ввалилась очередная группа мародеров. Они стали обшаривать пустую комнату и заглянули на печку, где и обнаружили меня. – Документ! – потребовали они. Я им показал свидетельство о рождении. Они покрутили его в руках, передавая друг другу и очевидно ничего не поняв, возвратили мне. На печи обнаружили альбом, подаренный мне братом Васей и стали его рассматривать. На трех листках я скопировал картины известных художников, помещенных в учебниках. В конце альбома отвел несколько стра-

ничек, где из газет скопировал карикатуры на Гитлера, Геббельса и фашистских вояк.

– Гут! Гут! – повторяли они, рассматривая рисунки. И, обращаясь к тете Вере на пальцах и мимикой, спросили, кто рисовал. Она указала на меня пальцем. – Карашо! Карашо! – говорили они, а один немец потрепал меня по щеке.

Но вдруг они обнаружили карикатуры. В мгновение все изменилось. Они подняли крик в котором можно было разобрать слова – партизан, коммунист, капут, швайн. Они стали направлять автоматы в мою сторону. В хату вошел офицер. Они ему доложили и показали альбом. Он пересмотрел все рисунки и карикатуры. Посмотрел на меня и спросил сколько мне лет. Я ответил – 14. Он что-то сказал и они удалились из комнаты. Офицер забрал альбом. Так я лишился подарка брата. Но могло быть и хуже.

Бои за село продолжались. Наши войска выбили немцев из села Шахово методически обстреливали наше село. Била тяжелая артиллерия и, как правило, в ночное время. С потолка и стен сыпалась земля от близких разрывов. Днем цепи наших войск вели наступление на село. С криком «Ура» они бросались под огонь немецких пулеметов и многие оставались лежать на снегу. Мы жители не знавшие ни стратегии, ни тактики военного дела были удивлены таким бестолковым наступлением, что приводило к гибели бойцов, зачастую почти не обученных военному делу.

Возможность была обойти село многочисленными оврагами и балками и больших потерь избежать. Так продолжалось до 20 января. И вот, после скоротечного боя, даже без артобстрела в село ворвались наши войска. Немцы в панике бежали, побросав даже вооружение. В село все шли и шли обозы с продовольствием и боеприпасами. В уцелевших домах размещались штабы, госпитали, типография газеты, а в сараях мастерские по ремонту оружия, склады. Привезли даже пушки крупного калибра (230 мм) тягачами на гусеничном ходу, а потом прибыло 3 танка Т-34 окрашены в белый цвет. Но они в селе не задержались и ушли наступать на село Тетеревино. Оттуда постоянно поступали раненые и обмороженные. Все хаты забиты ранеными. Им не хватало мест.

В хатенку к тете Вере набилось человек 20. Легкораненые сидели на полу. К вечеру сформировали обоз для отправки раненых в тыл. Всех раненых забрать не могли. Им пообещали отправить следующим рейсом. Проехать в тыл они не смогли. Село было окружено плотным кольцом гитлеровцев. Поредевший обоз возвратился в село. Красноармейцы одеты были тепло. Все были в валенках, по-

лушубках, в теплых подшлемниках, но это не спасло их от обморожения. Морозы достигали до 30 градусов и лежание на снегу перед хорошо укрепленными селами Тетеревино, Лучки где они наступали приводило к обморожению. Они беспрерывно поступали к нам, но выхода в тыл не было. На следующий день в ясную морозную погоду на село обрушились фашисты.

Трудно сейчас говорить о причинах, которые заставили наших солдат сложить оружие, но мне кажется не обошлось без измены или преступного головоуятия командного состава, которое сопровождает нас там, где ослабевает контроль, наступает преступная самоуспокоенность. Большое количество войск было в районе Тетеревино, они безуспешно штурмовали его. В селе оставались штабы и тыловые подразделения. Мы жители видели, как со стороны железной дороги цепочкой к селу приближалась группа немцев около ста человек. Приказа на оборону никто не давал. По селу расхаживали военные и к ним обращались женщины открыть огонь по приближающимся фашистам. Один из солдат поставил ручной пулемет на забор и выпустил несколько очередей по врагу. У немцев произошло замешательство. Строй распался и они попадали в снег.

С соседнего дома, где был какой-то штаб выбежал раздетый военный с двумя шпалами и ругаясь потребовал прекратить стрельбу, иначе он расстреляет паникеров. Он отобрал у солдата пулемет и унес с собой. Нам приказал разойтись. Воцарилась тишина. Немцы, идущие от железной дороги, спустились в балку перед селом. И оказавшись в мертвом пространстве стали не досягаемы для стрелкового оружия. Молчали и минометы, которые были установлены в садах и огородах.

Раздались пулеметные и оружейные выстрелы с одной и другой стороны села. Стрельба приближалась к центру. Всего несколько бойцов отстреливались от наседавших немцев. Мы убрались в погреб, откуда наблюдали за развернувшимися событиями. Выстрелы захлопали во дворе и двое бойцов заскочили в хату, где находились раненые, но там спрятаться негде и они по двери залезли на чердак. Держа автоматы наготове двое немцев зашли во двор и направились к раскрытой двери в хату. Оттуда раздались выстрелы и они рухнули посередине двора, как подкошенные. На улице среди немцев поднялся гвалт. Мы их не видели, мешал забор. С улицы они начали забрасывать в окна гранаты. В хате раздавались сильные взрывы. Взрывались гранаты сложенные в углу, которые были у раненых. Слышны были стоны. Бросили еще несколько гранат в другие окна, а затем подожгли хату. Она быстро

загорелась. Заглянули в сарай. Затем открыли заставленное снопом соломы углубление в стожке сена, обнаружили раненного солдата, укрывшись нашим одеялом. Офицер с пистолета пристрелил его в голову. Один из немцев подходил к погребу, где мы находились, держа в руке гранату и по-видимому собирался бросить ее в погреб. Мать и Варя выдвинувшись из погреба кричали ему, что в погребе солдат нет, а только женщины. Он что-то кричал и ногой бил женщин в груди, старался затолкнуть их в погреб. Но они плотно стояли, закрыв своими телами отверстие. Затем, очевидно получив команду офицера, развернулся и ушел со двора. За ним последовали и остальные. Хата полыхала. В ней хлопали патроны. Но вскоре все было кончено. В ней, как оказалось позже, сгорели 27 красноармейцев, но по нашей убежденности их было больше. Мы считали только по хлястикам и по обуглившимся остаткам, а сгоревших до тла неизвестно сколько было.

Но еще не догорела хата, когда к нам подошли две женщины, очевидно, медработники. Одна была раздета, на петлицах видны шпалы, вторая укутана в какое-то одеяло. Они попросили спрятать их. Мать пригласила их в погреб и объяснила, что одежды у нас нет. Все сгорело. За месяц пережили два пожара. И так судьба к нам благосклонна, что остались живы. Она предложила им снять гимнастерки и бросить их в догорающий костер, и их никто не тронет, а утром в соседей достанем одежду. Они согласились. На улицу в этот момент немцы согнали большую группу, в основном командный состав, и окружили их плотным кольцом. Их подводили по два-три человека со всех концов села.

Среди пленных одна из женщин увидела своего мужа, который стоял с непокрытой головой и заявила, что она мужа не покинет и пойдет с ним в плен. Мать разорвала последнее одеяло и дала еще какие-то вещи, находившиеся в погребе и они пошли в колонну пленных.

Многие пленные были без шапок. Их сняли немцы. Некоторые были совершенно раздетые и в такой мороз вряд ли они остались в живых.

Еще колонна пленных не покинула село, как с другой стороны в село въехали наши танки, которые вели бои у села Тетеревино. Подъехав к дому, где во дворе стояли бочки с горючим и где они заправлялись, накануне открыли люки и танкисты вышли из машин. Немцы, замаскировавшись в домах и сараях, выскочили с автоматами и заставили поднять руки вверх. Три исправных танка с экипажами достались фашистам без единого выстрела.

Уже говорилось, что почти в каждой хате и даже сараях находились раненные и обмороженные бойцы. Немцы всех пристрелили. На следующий день они собрали стариков и подростков и заставили выносить трупы в одно место. Трупов было много и их никто не считал. В братскую могилу, мы отвезли тело брата Коли, который находился на погребнице в течении длительного времени.

* * *

Староста Г. И. Литвинов в каждом дворе объявил о сходке в центре села всех жителей. Если кто не явится, немцы расстреляют. Собралось много народа. Старики и старухи с палочками, а некоторые были ранены, потянулись к месту сбора у бывшей избы-читальни.

Немцы окружили толпу сельчан и распорядились, чтобы мужское население стало в одну сторону, женщины в другую. Офицер через переводчика плохо говорившего по-русски, объявил, что через фронт с соседнего села прилетел голубь. Если через пять минут не скажем у кого имеются голуби, то каждый пятый мужчина будет расстрелян, а еще через пять минут будут расстреляны еще пять человек. Солдаты бросились к толпе мужчин. Но там были старики и подростки. Нас отделили от толпы и окружили автоматчики. Женщины плакали. Офицер смотрел на часы. Мужчины с обреченностью ждали своей участи. Вдруг в небе на большой высоте появился наш истребитель и сделав круг начал стремительно снижаться. Немцы запаниковали, что-то кричали на нас. Мы молили бога, чтобы он стал стрелять. Немцы стали разбегаться, а нас разгонять с улицы. Мы не заставили себя ждать и бросились в рассыпную.

Сделав несколько кругов над селом, истребитель улетел. На следующий день, только рассвело, фашисты вновь начали сгонять население, но теперь на окраину села, где осенью 1941 года выкопаны окопы, а теперь занесены снегом. В толпе кто-то сказал: – Господи! Пришли ангела спасителя, как вчера. Не допусти кровопролития. На пронизывающем ветру мы находились около часа. Промерзли до костей. Наконец из села привели женщину с пятилетним ребенком. Вместе с ними были староста и полицаи. Тот же переводчик объявил, что за помощь большевикам немецкое командование приговорило эту женщину к расстрелу. Ее даже фамилию не назвал. Что такая участь ждет каждого, кто попытается помогать Красной армии. О том, что расстреляют женщину с ребенком не верилось. Скорее

всего ожидали расстрела мужчин. Иначе для чего пригнали на окраину села к глубокому рву. Трудно описать состояние присутствующих при этой экзекуции. Все были в шоковом состоянии и ждали своей участи.

Что-то со злом выкрикивал офицер обращаясь к жителям, но его никто не слушал и не понимал. Переводчик что-то промямлил о подчинении порядкам установленным немецким командованием.

Всю жизнь в памяти возникает эта страшная картина, когда убивают безвинного человека, а тем более безвинное дитя. Трудно поверить, что люди, жившие в высокоразвитой стране не осмыслили простых азов человеческого бытия. Даже звери, если им не причиняют зла, не нападают на людей и практически на нашей планете нет животных, которые уничтожали бы друг друга. Очевидно человек – самое агрессивное животное. Было бы мое право, я отменил бы все законы оправдывающие убийц и считаю, что если человек покушается на жизнь другого, он не должен жить. Фашизм – это оружие убийц и насильников и с этим нужно бороться до конца.

Женщина пыталась оттолкнуть от себя мальчика, но он еще плотнее прижимался к ней. Она его убедила и он побежал к людям и тут же раздались выстрелы. Мать и ребенок рухнули на землю.

Женщина эта была Гарпена Андреевна Селюкова, прибывшая к своей сестре из Харькова. Ее муж, Селюков Иван Ефимович, находился в Красной армии, командовал взводом. После войны он разыскал нас и расспрашивал о последних минутах жизни своих любимых жены и ребенка.

Староста после этого расстрела внушал жителям, что это он спас жителей от расстрела и что за это ему должны кланяться все. Но кланяться никто не собирался. Первое предательство не остановило палача. Он с каждым днем наглел. Так, летом 1942 года были расстреляны жители села Лихачев Корней Тимофеевич, Кизилев Тимофей и девушка, пришедшая из соседнего села Яблонево к своей сестре (фамилию не помню). Их староста обвинил в том, что они якобы бросили гранату в хату жителя села Черкашина, где находилось имущество немцев и в результате возник пожар и все сгорело. Он требовал от жителей сознаться, кто это сделал и угрожал расстрелом. В хате, где произошел пожар находились шинели и другие вещи, снятые с убитых солдат, да старая сбруя для лошадей. Говорили, что староста вместе с полицаями Литвином Яковом и Мацыком Михаилом запалили эту хату, а обвинили ни в чем не повинных людей. Они устроили провокацию, чтобы запугать жителей.

В июне 1942 года фашистские войска начали наступление на Воронеж и далее на Сталинград. Село оказалось в глубоком тылу. Войска покинули село. Боясь возмездия жителей, староста обращается к военному коменданту с просьбой о защите его персоны. Согнали жителей и всем миром построили ему добротный дом. Тягачами во двор затащили подбитый танк с исправным орудием и пулеметом. Из дома прорыли подземный ход. Он выходил прямо под танк, где через аварийный люк свободно можно зайти в него. Вокруг танка насыпали земляной брусер. Попасть в танк постороннему человеку невозможно.

Фронт отодвинулся на восток, но минные поля остались. Глубокой ночью на минном поле прогремели взрывы. К взрывам привыкли и никто не обратил на это внимания. Но староста, боясь за свою шкуру, вмиг оказался в танке. В поле, где взорвались мины, застрочил пулемет. До самого утра с небольшими перерывами строчил пулемет. А когда рассвело, полицаи во главе со старостой пошли за село, где на минном поле обнаружили троих взорвавшихся людей – двоих тяжелораненых и одного смертельно раненого. Они подорвались на минах. В село послали полицаев за подводами. Один из раненых почти не оказывал признаков жизни, второй просил все время пить. Одежда на них вся окровавлена. Накануне мы с матерью пришли в село и переночевали в блиндаже, который немцы устроили на месте сгоревшей хаты.

Мы тоже проходили через минное поле, но были предупреждены в соседнем селе, что нужно идти только по тропинке среди бурьянов и никуда не сворачивать.

Полицаи объявили сбор сельчан у хаты старосты для опознания пострадавших, которые находились на подводах. Нас тоже погнали на опознание.

Литвинов знал мою мать и когда мы подошли к месту, где лежали раненые, он спросил у нее. – А ты почему здесь? Что ты тут делаешь? Мать ответила, что пришли переночевать к своей сестре и уйдем в другое село обменять свои вещи на зерно.

Он разразился бранью на тетю Лену, почему она не заявила, что в селе ночуют посторонние.

– Какая же она посторонняя? Она сестра моя и ты об этом знаешь. – ответила тетя Лена.

Он промолчал, а когда мы уходили, вслед нам прокричал. – Ты Ленка, доиграешься. Может быть и твой Вася так воюет, как эти вояки. Дядя Вася, муж тети Лены, находился на фронте.

От дома старосты мы направились на станцию Беленихино и далее в Прохоровку. Нас догнали подводы с ранеными в сопровождении старосты и полицаев. Они везли их к военному коменданту, который находился в селе Ясная Поляна. Раненые просили пить.

Рядом остановилась женщина, которая несла воду в ведрах. Мать взяла у нее ведро с водой и поднесла к раненым, но староста выбил у нее ведро, а мать оттолкнул от подводы и пригрозил, что и ее доставит к коменданту. Мы пошли дальше. В Прохоровке удалось выменять зерно на диагональный отрез, который оставил нам Вася, и глубокой ночью возвратились в Беленихино. Решили пойти на Ясную Поляну к отцовой сестре Анне и бабушки, которая жила с ней и проведать их. Но ночью идти побоялись.

Подремав у стены путейской казармы, с рассветом отправились к бабушке. Через несколько часов жителей согнали к лесу, где была вырыта могила. Мы тоже пошли туда. Из комендатуры привезли тех же раненых и положили у края ямы. Они стоять не могли, их лица были черными. Комендант что-то говорил, но я плохо его слушал. Все мысли были о несчастных людях, которым досталась тяжелая доля. Он дал команду солдатам и те взяли винтовки на изготовку. К нему подскочил староста и что-то ему сказал. Тот в ответ закивал головой. Староста достал пистолет и начал стрелять в лежащих. Руки у него дрожали и неизвестно попал ли он в них или нет, но они были живы. Тогда он подскочил к ним и сбросил в яму.

Мужикам, стоявшим с лопатами у могилы, приказал засыпать яму. Из ямы доносились какие-то звуки: крик или плач.

Все присутствующие были потрясены зверством Литвинова.

Мы с матерью тотчас ушли из села. После он признался своим дружкам, что это были не партизаны, а разведчики и они долго находились в немецком тылу, а затем возвращались к своим, но линия фронта отодвинулась далеко на восток.

После этой экзекуции над безоружными людьми его назначили старшиной района. Он, боясь возмездия, убежал с фашистами на Запад.

В 1962 году Управлением комитета госбезопасности по Белгородской области Григорий Игнатьевич Литвинов 1900 года рождения был арестован и привлечен к уголовной ответственности.

* * *

Но вернемся к событиям января, когда в погребке в течение более месяца ютились четыре семьи. Мы постоянно находились под

обстрелами фашистов. Только высунешь голову, как строчит пулемет и трассирующие пули летели над головой. Выходили на улицу по нужде только ночью, но в ночное время по селу била наша артиллерия из дальнобойных орудий. Снаряды рвались недалеко от погребов. Снег вокруг превратился в черное месиво. Чтобы не умереть с голоду поели все, что можно скушать в сыром виде: квашеную и свежую капусту, морковь, столовую свеклу, огурцы, но картофель и сахарную свеклу в сыром виде употреблять невозможно, вызывало жжение в желудке и тошноту. Решили вылезти и сварить хотя бы картошки. Растопили печь, стоявшую одиноко на месте пожарища, и стали ждать, когда сварится картофель. Пошел за сарай, чтобы не торчать на виду у проходивших немцев. Вдруг услышал властный окрик. – Хальт! Спрятавшись за сараем, я сделал вид, что это не ко мне. Но фашист настиг меня там. Схватив за шиворот, он потянул меня к соседней хате. Взвалив на меня, как на вьючную лошадь, какой-то ящик и рюкзак, он погнал меня на окраину. День был солнечный, морозный. За время боев село не узнать. Исчезли многие дома, сожжена красавица-школа, сгорел барский дом, где жил барин по фамилии Беленихин, сады вырублены, не было ветряка, на его месте громоздилась куча винтовок, пулеметов, автоматов. Они приведены все в негодность. Не было конюшен и других колхозных построек.

Постоянно подталкивая меня в спину, немец все покрикивал на меня. – Шнель! Шнель! Мы так и не догнали группу солдат, ушедших впереди нас. Подошли к одной из хат, у которой на все четыре стороны прорезаны в стенах амбразуры для стрельбы, в полу вырыты окопы. Они соединялись с соседним домом ходом сообщения. Со стороны наших окопов, находящихся примерно в 300 метрах, уложена стена из снежных блоков выше человеческого роста. В стене – отверстия для стрельбы. Во дворе ходил часовой с обмотанными тряпками ногами с капюшоном на голове. Он несколько раз повторил: Гут! Гут! и радостно улыбнулся. Я понял, что это прибыла им смена и только теперь осознал, что на своей спине я притащил мины для миномета. Немец пошел в хату, где сразу залопотали и послышался смех. Через несколько минут и часовой ушел в дом. У меня забухало сердце. Я вдруг решил бежать к нашим окопам и стал искать выход со двора. За каким-то строением, очевидно это был курятник, в снегу вырезаны ступеньки, которые вели на гребень стены. Потихоньку поднялся на сугроб снега и посматривал по сторонам. Немцев нигде не было видно, решил, что если снег меня выдержит, а он был плотный в ту зиму, будь что будет, я побегу к нашим окопам.

Амбразуры были закрыты, следовательно, они оформляют передачу и им не до меня. Я снял пальтишко, чтобы не мешало и поднялся на последние ступеньки и тут из соседнего двора кто-то закричал по-немецки. Посмотрев в ту сторону, я понял, что все рухнуло. На меня направлен пулемет и фашист, находящийся за ним, в амбразуру кричал: – Цурюк! Подобрал пальто, спустился во двор. Вышли с хаты немцы. Все они навьючены поклажей, постелями, оружием. Немец с соседнего двора что-то прокричал. Унтер-офицер, стоя на пороге дома, поманил меня пальцем. Я еле плелся на вдруг отяжелевших ногах. В ушах был звон. Оскал зубов и животное ржанье ничего хорошего не предвещало. Подойдя к офицеру, звавшего меня, я получил такой удар кулаком в лицо, что отскочил на несколько метров и упал на землю. Дальше я не помню кто меня бил, потерял сознание. Очнувшись, увидел что надо мной стоит тот же офицер и тормозит меня, требует подняться. Из разбитого носа текла кровь. Взвалив на меня какую-то поклажу, очень тяжелую, потребовал ее нести и догонять солдат ушедших со двора.

Силы мои были на исходе, я шатался под тяжестью поклажи, но за углом разбитого сарая увидел сани, загруженные вещами солдат, ушедших вперед. Положил свою ношу и я.

Возница-немец направил лошадь на дорогу. Я замешкался и делая вид, что поправляю обувь, остался на месте. Но не тут-то было. Офицер, которому я нес вещи, закричал на меня, направил в мою сторону автомат и указал на дорогу, куда выезжало несколько подвод с вещами и аммуницией.

Дорога шла под гору. Все солдаты разместились на санях, что-то пили горячее из термоса. Кто-то пиликал на гармошке. Я на голодный желудок шагал за ними пешком.

Сперва они громко смеялись, указывая рукой на меня, а затем перестали обращать на меня внимание.

Уже в сумерках мы пришли, как позже выяснилось, в село Малые Маячки. Обоз остановился. Офицер повел меня куда-то. На стене избы висела табличка на немецком языке «Комендатура».

Через несколько минут открылась дверь и оттуда прозвучала какая-то команда. Часовой повел меня к сараю. Открыв дверь, он указал мне, чтобы я зашел в сарай. За мной захлопнулась дверь и я оказался в сплошной темноте. Холод в сарае был не меньший, чем на улице. Стал обшаривать сарай. Меня кто-то окликнул. Он спросил меня кто я и откуда, велел мне забираться к нему под солому. Он рассказал, что в сарае находятся военнопленные, которых немцы держат при комендатуре для расчистки дорог от снега. Со-

держали их в нечеловеческих условиях в холодном сарае, почти не кормили. Больных и обессиливших пристреливали.

В этой команде долго продержаться нельзя. Это был старший лейтенант Белобородов, попавший в плен около месяца назад. Родители его остались в Донбассе. В сарае осталось 18 человек, троих увезли в тот день, якобы в больницу, но скорей всего расстреляли. Остальные, укрывшись шинелями и соломой, тесно прижавшись друг к другу ожидали своей участи. Он высказал мысль, что мне необходимо бежать.

– Ты еще ребенок, – говорил он, – тебе можно пристроится в любую семью и фашисты не найдут тебя. Нам, военным, другое дело. В поле – замерзнешь или фашисты обнаружат, а это – расстрел, в селе сразу найдут и тоже пристрелят.

Военнопленные ложились все на один бок, на последнего возлагалась поперх шинелей набросать соломы.

Среди ночи раздавалась команда повернуться на другой бок. Как правило по нужде не вставали, а если кому приспичит, то он терял нагретое место и должен пристроиться в конце ряда. Утром за пленными пришли несколько вооруженных солдат, чтобы конвоировать их к месту работы. Нас выгнали во двор. Меня отделили от общей группы. Все смотрели на двери комендатуры. Наконец из избы вышел комендант и с ним два офицера. Он был без шинели в начищенных до блеска сапогах, в фуражке и черных наушниках. В руке он держал обшитый кожей стек и на коротком поводке овчарку. Очевидно ему доложили обо мне. Он подошел, поднял стеком подбородок и показал куда я должен стать – в строй.

Коменданта звали Курт, поэтому пленные называли его утренние экзекуции «Куртовкая зарядка». Она заключалась в следующем. Сначала нас разогревали бегом по кругу двора, приседали, затем ложились и вставали. Все это сопровождалось руганью и несколько человек получали удары стеком по голове или по лицу. Получил удар и я, но пришелся он по плечу и я не почувствовал особой боли, но понял, что стек не безобидная вещь. Это стальной прут обшитый кожей и что удар им может стоить жизни.

После «зарядки» нас стали кормить. В деревянное корыто стоявшее посреди двора, принесли в двух ведрах остатки пищи с солдатской кухни. В этом месиве были сырые очистки картофеля, капуста, каша и еще что-то.

Все по очереди подходили к этой кормушке и рукой черпали эту пищу и вновь становились в круг за следующей порцией. Если кто пытался выбрать себе что-то получше, а не брал подряд, получал

удар стеклом и лишился следующей порции. Цикл этот повторялся, пока вся пища не разбиралась. Малейшее отступление от заведенных Куртом правил не только каралось стеклом, но и пускалась собака.

Белобородов меня предупреждал, что Курт практикует посыпать пищу толченым стеклом, вместо соли и что тогда он особенно следит за всеми, чтобы никто не избежал такой «приправы».

Он говорил, что в этом случае нужно брать пищу не мешкая, а дальше, когда отойдешь подальше с его глаз, спрятать в карман, или за пазуху или незаметно выбросить в снег. Но в этом случае и овчарка следит и если кто выбросит пищу, она подает голос хозяину.

Теперь можно часто слышать, что собака – друг человека. А в кинофильме «Белый Клык» было высказано следующее: «Собака – это творение рук человеческих» и далее «Самое лучшее, что мог сотворить человек – это собака». Да, договорились до ручки. Следуя этой логике можно сказать, что собака сотворила человека.

Я считаю, что собака не только друг, но и враг человеку. Друг хозяину, но остальным... Сколько пришлось видеть, как собаки рвали человеческое тело не только военнопленных, но и стариков, женщин, детей.

Буквально на следующей день я испытал дружеское расположение комендантской собаки. Забыв о том, что мне говорил Белобородов о «соли» из разбитого стекла, я взял в ладонь пищу со дна корыта, а когда положил в рот, на зубах захрустело стекло. Я не выдержал и выплюнул на снег, а находящуюся еще в руке выбросил под ноги, надеясь, что ее растопчут ногами последующие.

И тут на меня налетела овчарка. Она сбила меня с ног и ухватила зубами за горло. Шея была замотана шарфом, однако она сдавила горло так, что я уже в мыслях попрощался с белым светом, дышать было нечем. Не знаю, давал ли комендант ей команду или нет, но через минуту она перестала сдавливать горло, а открыла клыкастую пасть, держала у моего лица и рычала. Когда овчарка ушла, я не смог подняться и был ошеломлен случившимся и безвыходностью своего положения.

После этого случая Белобородов забеспокоился и объявил, что нужно бежать. План моего побега заключался в следующем:

Когда нас поведут на расчистку дороги в сторону Лучковского хутора, где проходила грейдерная дорога, мы непременно будем проходить по переулку. Этот переулок находился между двумя избами и по нему прорыт глубокий тоннель в снегу. Обычно мы подходили к этому переулку идя с работы, почти в сумерки.

Часть конвойных, обычно двое, уходили вперед, а трое с собакой плелись в хвосте нашей группы и они не уследят, кто скрылся за сугробами снега.

Так и получилось. Через несколько дней мы проходили этим переулком. Все пленные еле-еле плелись, растягивая колонну.

В середине тоннеля меня подхватили и перекинули через сугроб. Я долго лежал в страхе, что побег обнаружат, а за это известно, что последует. Ведь я отличался от военнопленных гражданской одеждой и это запомнится конвойным.

Но все обошлось. Очевидно сумерки помогли. Хруст снега под ногами стал затихать. Следовательно, побег удался. Еще раньше мы обсуждали с Белобородовым, куда податься. Знакомых в селе не было. С одной стороны переулка стояла небольшая аккуратная хатка с бумажными занавесками на окнах. Очевидно там живут бездетные, а следовательно, доверять им свою жизнь нельзя. С другой стороны стояла пятистенная изба, вокруг нее были видны следы от саночек и следы детских ног.

Кроме того, у этой узбы мы часто находили оставленную на дороге пищу: вареный картофель, свеклу, куски хлеба.

Я пополз к сараю, стоящему на отшибе. Дверь оказалась не заперта. Вошел в сарай. Он был полон душистого сена. Послышались шаги. Кто-то закрыл его на замок. Услышал какой-то хруст и фыркание лошади. Ощупывая сено, обнаружил двери заставленные снопами соломы. Зашел в другое отделение. Там оказался жеребенок, который фыркал и боялся меня. Но там было тепло по сравнению с улицей и я подобрался к яслям, крепко заснул.

Проснулся я только утром. Передо мной стоял бородатый мужчина с фонарем и тряс меня за плечо. Это был хозяин. Он меня спросил: кто я и откуда. Успокоил меня, что не выдаст фашистам. Заодно рассказал, что у него пятеро детей и что он удрал из плена. Он боится вести меня в дом. В доме живет сестра его жены с взрослой дочерью, которая работает у немцев переводчицей и она может проболтаться. — Ей доверять нельзя, а поэтому лучше побудь в сарае, а дальше что-нибудь придумаем, — сказал он. Через час он принес мне покушать. Поставил ведро с водой и сказал, что придет вечером.

Вечером он поведал, что жена категорически против, чтобы я приходил в избу. Она боится, чтобы за меня не пришлось отвечать. Он помог оборудовать в сене нишу для сна, где я пробыл несколько дней. Я был доволен, что здесь было значительно теплее, чем в сарае с военнопленными и сытнее. Два раза в день меня кормили. Петр Иванович, так звали моего хозяина, приносил мне еду, других чле-

нов семьи я не видел. Главное – не было угрозы для жизни и хотя тревога в сердце была, что вдруг немцы начнут искать, спал крепким сном под хрустящий звук сена на зубах жеребенка, которого я назвал «Счасливчик» и мы с ним подружились.

Ночью мы с Петром Ивановичем раскладывали продукты, которые проносил он, в условленном месте и ставили вешки, чтобы их брали пленные, идущие на работу.

Через несколько дней хозяин сказал, чтобы я шел в избу, меня ждет жена. Когда я вошел в сени, то его жена – Евдокия Ивановна – сразу накричала на меня, требуя, чтобы я разделся до гола и все вещи бросил на улицу. В кухне налито корыто горячей воды. Мне дали чистое белье.

После скитаний по погребам и сараям я первый раз находился в теплой хате, где пахло ароматным хлебом и вкусным борщом. Петр Иванович сказал, что немецкая часть расквартированная в селе выезжает на фронт и что теперь бояться нечего.

Проспал я почти сутки.

* * *

К моим хозяевам пришла их знакомая. Звали ее тетя Хима. Она сообщила, что немцы выехали из села и освободилась ее хата, где они держали лошадей, а сама хозяйка с коровой пребывала это время у своих родственников на другом конце села. Она просила Петра Иванович помочь ей привести хату в порядок и она переберется в свой родной угол. Петр Иванович порекомендовал меня, а сам отказался. Он все еще боялся показываться односельчанам. Три дня мы выносили с хаты навоз от лошадей, восстанавливали разрушенную печь, заделывали кое-чем разбитые окна, а вместо двери, которую кто-то снял, приспособили рядно. Но запах лошадиной мочи так и остался.

Сарай был разрушен полностью. Место для коровы приспособили в передней комнате, так называемой «холодной».

В это время меня разыскала мать. Их вскоре выселили из села и она разыскивала меня. Кто-то ей подсказал, что я нахожусь в Маячках. Встреча была радостной, были и слезы. Не было никаких вестей от Васи и Мити, а теперь отец остался в Лесках, вместе с тетей Фросей и жизнь его в опасности.

Вместе мы привели хату тети Химы в порядок, даже побелили ее, сделали нары. Но есть было нечего. Тетя Хима давала нам моло-

ко, но за коровой она ухаживала плохо и мать не могла его есть. Вещей никаких у нас не было, чтобы обменять на продукты. В последствии, когда корова привыкла к матери, она стала ее доить и дело с питанием улучшилось.

Пригревало солнце. На полях стоял снег. К селу примыкал большой массив неубранной осенью пшеницы. Колос осыпался и теперь его стали собирать. В поле вышли десятки, а может быть и сотни людей. В основном это были эвакуированные с фронтовых сел, а также жители села. Все поле пестрело разноцветными платками. Фашисты, находящиеся в хуторах, начали обстреливать из пулеметов. Но возможно они только пугали. Жертв не было. И мы продолжали собирать колоски. За день мы собирали около трех килограмм чистого зерна, затем мололи на примитивной ручной мельнице, которую сделали сами и пекли хлеб, варили мамалыгу. Появилась крапива, но ее срывали беспощадно. Голодных было много. За считанные дни на всем громадном поле колоски были собраны. Мы стали помогать жителям сажать огороды, за что нас кормили и давали кое-какие продукты. Но и этот источник закончился.

Мать пошла с женщинами в комендатуру и попросила пропуск в Лески. Комендант без всяких проволочек выписал пропуск на пять человек.

С тремя другими женщинами мы отправились в дорогу. Долго держали нас у входа в село Ясная Поляна, но все же пропустили. На станции Беленихино тоже проверили документы, а в селе Ивановка нас задержали. У дороги стоял крупнокалиберный пулемет и рядом ДОТ с амбразурами на три стороны. Они потребовали, как обычно, масло, яйца, курка. У нас этого не было. Уходить обратно нам не хотелось. Тогда на нас наставили автоматы и заставили возвратиться обратно. Так мы напрасно прошагали около 30 километров, но цели не достигли. Было обидно, но ничего поделать нельзя.

Мать снова пошла в комендатуру и попросила пропуск в Харьков, где у нас осталась квартира, некоторые вещи, а главное узнать о судьбе Мити, который повел лошадей еще в октябре 1941 года и мы никаких сведений о нем не имели. Ходили слухи, что в районе Крапивинских дворов парня, ехавшего на подводе, немцы расстреляли и мать очень беспокоилась. Не Митя ли был? Но успокаивало, что в Крапивинские дворы немцы пришли значительно позже, после того как Митя должен быть в Харькове. Мать постоянно плакала, на душе было тревожно. Немцы распускали слух, что в селе Лесках выявлены партизаны и им всем капут. Уже значительно позже мы узнали, что никаких партизан там не было и не могло быть.

Село было фронтовое и даже к соседу было пройти незамеченным нельзя днем, а ночью немцы стреляли без предупреждения. Немцы сами спровоцировали поджог, а затем расстреляли ни в чем не повинных людей, чтобы держать население в страхе. В этих провокациях не последнюю роль играл староста села Литвинов, о котором упоминалось.

Ежедневные хождения в комендатуру результатов не давали. Нужно было дать взятку в виде продуктов или водку, но ни того ни другого у нас не было. Прямого отказа не было. В комендатуре ежедневно должны отмечаться те, кто хотел получить пропуск в Харьков или Белгород. Таких людей было много.

Но нам повезло. Мать вместе с другими женщинами заставили прибрать и побелить избу, очевидно для какой-то персоны. Тем кто принимал участие в этой работе выдали пропуска. Тетя Хима, как родных, проводила нас в дорогу, снабдила продуктами и дала десяток яиц.

* * *

Пройдя за день около 40 км, мы переночевали у села Красное под деревом, а на следующий день не смогли стать на ноги. Решили воспользоваться советом бывалых людей. Десяток яиц, что дала тетя Хима, разложили на проезжей части дороги и стали ждать. Машины проезжали, не останавливались, но яйца лежащие на краю дороги объезжали. Уже мы отчаялись и хотели забрать яйца и идти пешком. Одна из машин наехала на них и раздавила. Шофер и пассажиры, ехавшие с ним, радостно смеялись. Надежда подъехать на машине рухнула и мы надев свои котомки двинулись в путь. С опухшими ногами, еле передвигая их к концу третьего дня мы были в Харькове. У нас никто не проверил ни документов, ни пропуска. Нас повезло. Митя был жив. Они вместе со Славиком Маслянниковым жили в его квартире на втором этаже двухэтажного дома построенного перед войной для рабочих завода. Наша квартира была занята другими жильцами, но все вещи и обстановка были целы. Чтобы избежать Германии они устроились на комбикормовый завод грузчиками и каждый день приносили в карманах, в обуви и в комбинезонах немного зерна. Это спасало их от голода. Мне поручили, когда были излишки зерна, менять на соль, сахар и постное масло. Этим я и занимался. Фронт отодвинулся на восток и мать решила пойти в Лески, узнать жив ли отец.

Я остался на хозяйстве. Готовил кушать ребятам, прибирал в квартире, ходил на базар за продуктами. Митя порывался уйти через линию фронта, но мы его отговаривали от этой затеи, так как фронт все дальше и дальше перемещался на восток. Но не всегда ребята приносили зерно. Часто они приходили с пустыми карманами, голодные, усталые и злые. Их заставляли грузить вагоны вручную и охрана строго следила за ними. На рынок ходить стало опасно. Разрекламированный немцами рай, уже не привлекал никого и добровольцев поехать на работу в Германию не оказалось. Начали устраивать облавы и насильно отправлять в Германию на работу. Я стал ходить на базар в исключительных случаях и старался на подходе к нему совершить куплю-продажу и не по улице, а по берегу реки Лопань возвращался домой. Митя со Славиком ходить на рынок совершенно отказывались. У них были другие причины. Я их часто заставлял за разговорами, которые они скрывали от меня, при моем появлении, они меняли тему, а меня под всяким предлогом выпроваживали на кухню или на улицу.

Как-то я затеял генеральную уборку и прибирал в кладовой, где по проекту должна быть ванная комната, но ни ванны, ни сантехники подключено не было. Я обнаружил, что один из кирпичей в стене вынимается. В нише я обнаружил пакет, в котором находилась газета «Правда» и «Известия» и какие-то листовки к жителям оккупированных территорий. Вечером я спросил у брата, что это значит? Он мне ответил, чтобы я не совал нос не в свое дело. Стал присматриваться к ребятам, которые к нам приходили и заметил, что они передают друг другу какие-то бумаги.

Это бывало или в кухне, или под лестницей в коридоре. Хотя мне и было заказано заглядывать в тайник, все же любопытство брало верх и я просматривал иногда, что там они прячут. Как правило, газеты Митя приносил с работы, а больше всего ему передавал Л. Самофалов. Он жил с родителями в клубе железнодорожников, а передавал В. Бурьяну, жившему в совхозе, неподалеку от нас и Н. Пархоменко из нашего двора. Других ребят я не знал.

Митя меня предупредил, чтобы его велосипед я не брал.

— Если захочешь покататься, то сними номерной знак, — говорил он.

Соблазн прокатиться был большой и я вопреки его предупреждениям решил покататься во дворе. Но этого оказалось не достаточно и я выехал на шоссе, проходившее рядом с нашим двором. Проехав до теппровода через железную дорогу, заметил, что навстречу кто-то едет на велосипеде. Развернувшись, я покатию обратно. Возможно этот ма-

невр и привлек его внимание. Он догнал меня, схватил за руль и начал допрашивать чья эта машина. Я в растерянности признался, что машина брата, но фамилии брата не назвал. Он очевидно видел откуда я выехал и повел меня во двор выяснить адрес и правоту моих слов. Когда стали спускаться с насыпи дороги во двор, он велел мне сразу придерживать машины. Спуск был крутой, а у него в каждой руке была машина. Я вместо того, чтобы поддерживать машины, как велел мне тип, рванул, что было силы в противоположном направлении и скрылся во дворе совхоза. Домой я возвратился когда стемнело. Пришел с работы Митя и я ему все рассказал. Он встревожился не на шутку. Не стал ужинать и, вытащив из тайника какие-то бумаги, сжег их в печке. Затем сказал, чтобы я хорошо замаскировал тайник и предупредил, что дома ночевать не будет. Если будет кто спрашивать, чтобы я отвечал, что брат поехал в село и когда вернется неизвестно. Славик в эту ночь тоже не ночевал дома. Утром Славик заскочил на несколько минут взял для Мити покушать и ушел на работу.

Днем женщины нашего двора рассказали, что тот тип, что забрал у меня машину, расспрашивал у них, кто я и чья машина, но они ему ничего не сказали, мотивируя тем, что через двор много ездят ребят, а кто они – неизвестно.

Позже Митя рассказал, что причиной слезки за ним явилось то, что они с ребятами сняли номерной знак с велосипеда какого-то чинуши, сотрудника бургомистра города за № 6. Он мог служить пропуском при передвижении по городу даже в ночное время. Очевидно был объявлен розыск этого номера и вот я влип в это дело и подставил под удар Митю.

Но все затихло и Митя стал ночевать дома. Прошло некоторое время и вдруг глубокой ночью громко постучали в дверь и в ответ на мой вопрос ответила соседка, что нужен Митя. Он мне шепнул, чтобы я не открывал, а сам выскочил в кухню. Еще раньше он привязал веревку к батарее и проинструктировал меня, что я должен делать. Открыв окно, он по веревке спустился на землю и исчез. Я собрал веревку и засунул ее в печку. Открыл дверь, в которую уже гремели, чем-то тяжелым. В комнату шмыгнули двое, а третий начал допытываться, где мой брат. Я ответил, что он в деревне. Угрожая виселицей и расстрелом они требовали сказать, где он ночует. Я стоял на своем, что он давно уехал в деревню. – Не брешь, – сказал он, – его сегодня видели, как он шел домой. Ушли они под утро, когда я им пообещал сообщить, когда Митя будет ночевать дома. Они стали прикидываться, что они его друзья и что он им очень нужен. Как бы там не было, думал я, сейчас побегу доносить на брата. Они

оставили адрес куда я должен сообщить: «Улица Сахарозаводская, 98, дядя Миша».

Соседи нам сказали, что за нашим домом следят и уже несколько раз спрашивали о Мите. Брат домой не приходил. Я не знал, где он ночует, но Николай Пархоменко успокоил меня и сказал, что Митя ночует у надежных людей. Он перестал ходить на работу, боялся, что и там его могут схватить. В последствии нам стало известно, кто был осведомителем в нашем дворе, но он вскорости после войны умер естественной смертью и фамилию его называть не хочу.

Вскоре мы заметили, что наблюдение за нашей квартирой снято. На стенах домов стали появляться листовки с призывом вести борьбу с оккупантами. Фашисты зверели. Они схватили начальника охраны завода, состоящих из военнопленных и повесили его, а затем и всю команду неизвестно куда дели. Говорят, что они его долго мучили, но он не выдал никого. Это он распространял литературу и был связующим звеном в общей цепочке патриотов, проводивших агитационную работу среди населения. Очевидно в команде находились предатели, они и выдали его. Его звали Александр Пивень.

Но вскоре в тайнике вновь появились газеты. Теперь их приносил Славик. Он тоже, как и Митя не ночевал дома. В одной из газет я увидел погоны для военнопленных Красной армии. Было как-то странно. Мы привыкли, что погоны носили наши враги и вдруг вместо командиров – офицеры и погоны.

Вечером пришли Митины товарищи. Они сообщили, что немцы потерпели поражение под Сталинградом. Все были в приподнятом настроении. Фашистские приспешники сникли, а некоторые из них стали уезжать в Германию. С нашего двора уехала семья Бауэра, который работал на заводе. О крупном поражении фашистов говорили их солдаты и офицеры, которые поступали в госпитали или по другим причинам приезжали с фронта в Харьков.

Фронт приближался к Харькову. Теперь уже с востока. Уже были слышны раскаты орудийных залпов и в ночное время полыхали зарницы от выстрелов. Это нас радовало. Митя возвратился домой. Наконец 15 февраля 1943 года в город вступили наши войска. Мы ликовали.

5. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Через день после освобождения Харькова возвратились отец и мать. Они ждали освобождения Харькова. Раны у отца затянулись. Но в тазобедренном суставе застрял осколок. Он ему мешал пере-

двигаться, особенно досаждал при поднятии тяжестей. Но несмотря на это, он на следующий день пошел на работу по восстановлению разрушенного путевого хозяйства на станции Харьков-Сортировочный.

Вместе с ним пошел и я. С этого момента я стал железнодорожником. Станция представляли собой нагромождение изуродованных взрывом вагонов. Стрелочные переводы взорваны. Трудно сказать что уцелело. Все было в развалинах: локомотивное и вагонное депо, поворотный круг для паровозов, мастерские пути, здания станции и блок-постов уничтожены полностью. Фашисты не рассчитывали, что наши войска будут так стремительно наступать и не смогли вывезти со станции все вагоны. В последний момент они принялись их взрывать. Специальная команда взрывала вагоны, мосты, водонапорные башни, экипировочные устройства, рельсы и даже шпалы находящиеся в штабелях. За день до прихода наших войск ночью они взорвали водонапорную башню, находившуюся недалеко от нашего дома. Прогремел мощный взрыв. Все стекла в нашей комнате вылетели. Взрывной волной разбросало все вещи, находящиеся в комнате. Нас засыпало осколками стекла. Спасло от сильных травм одеяло и другие вещи, которыми мы укрывались на ночь. В комнату ворвался холод. Мы не могли найти сразу обувь и вещи, чтобы одеться. Тыкались друг в друга в темноте и не знали, где лежат спички, а под босыми ногами хрустело стекло, рая ноги. С трудом разыскали спички в пальто у Мити,— он курил, и быстро одевшись выскочили на улицу. Первоначально мы думали, что в дом попала бомба. Но оказалось, немцы взорвали водонапорную башню. Во всех близлежащих домах выбиты стекла в окнах. Некоторые жители получили травмы. Жители поселка остались без воды.

Восстановительные работы нужно было начинать с расчистки завалов. Но без техники это осуществить невозможно. Все разбиралось вручную. В основном работали старики, женщины и подростки. Нам не платили денег, не выдавали продуктов, но мы ежедневно с темна до темна работали. Дело медленно, но продвигалось. Менее всего пострадали пути для пассажирских поездов. Этот участок от железнодорожного моста до Южного поста был восстановлен быстро, но мост через реку Лопань был разрушен основательно и дело с его восстановлением затягивалось. На многих путях стояли искореженные взрывом вагоны и растащить их без локомотива невозможно, поэтому их по возможности концентрировали на отдельном пути и оставили их до лучших времен.

Прошло несколько дней. Работы по расчистке путей заметно продвинулись вперед. Уже несколько путей было перешито на отечественную колею. Но мост готов не был. Изуродованная взрывом ферма моста лежала в реке. Техники для поднятия не было. Рядом строился обводной мост на шпальных клетках.

На станцию приехал начальник дороги С. В. Кутафин. Он говорил с рабочими, призывал их ускорить темпы восстановления. Когда он уехал, отец рассказал, что Семен Васильевич ранее работал поездным диспетчером на Северо-Кавказской железной дороге. Он добился, что сборные поезда стали проходить на участке Гудермес-Прохладное вдвое быстрее. Его опыт работы был подхвачен на всех дорогах страны. В передовой газеты «Правда» отмечалось, что «Кутафин показал, как надо водить поезда – с точностью часового механизма».

Когда 7 мая 1934 года ЦКК СССР утвердил «положение о знаке “Почетный железнодорожник”» первым кавалером этого знака был С. В. Кутафин. Характерно, что в удостоверении к этому знаку было указано «С. В. Кутафину за Кутафинский метод» – нарком путей сообщения А. А. Андреев.

Но время проходит быстро. Совсем недавно мы прислушивались к удаляющемуся грохоту боя и радовались этому, а теперь артиллерийская стрельба вызывает у нас тревогу. А грохот все приближался. Наши войска, сдерживая напор неприятеля, отступали.

К группе рабочих у северной горловины станции подошли двое военных, о чем-то разговаривали. Работу прекратили и все рабочие сгрудились вокруг них. Что же произошло? Очевидно опять перебросят на работу в другой район станции, а возможно на склад топлива, где горел уголь от зажигательных бомб при бомбежке. Вчера особенно сильно бомбили мост, станцию.

Но вот группа рабочих, с которыми разговаривали военные, стала расходиться. Несколько человек вместе с военными направились в нашу сторону. Мы прекратили работу. Курильщики достали кисеты и закурили. Подойдя к нам вплотную, капитан железнодорожных войск с орлиным носом и черными глазами сказал:

– Товарищи! По приказу командования восстановительные работы прекращаются. Военнообязанным явиться в военкомат, остальные расходитесь по домам. Все молчали. А когда военные ушли, как бы очнувшись, вслед полетели вопросы. Всех волновало одно. Неужели фашистам удастся снова захватить город. Не останавливаясь, капитан коротко, но категорически ответил. Смысл их сводился к тому, чтобы все поспешили уйти с путей. С отцом мы пришли до-

мой и сказали матери, что уходим в военкомат. Она плакала, просила меня не уходить, но я был непреклонен.

– Хватит с меня фашистского рая, – ответил я. Быстро собрав белье мы, почти без продуктов отправились в военкомат.

6. ПО ФРОНТОВЫМ ДОРОГАМ

В этот день утром ушли в военкомат все ребята нашего двора. Ушли Митя и Славик. Все, что было, мать отдала им. Она просила нас остаться хотя бы на ночь и обещала испечь коржей. Но вокруг все гремело и мы не согласились.

Во дворе собрались почти все жители двора. Среди них и мои сверстники, которые еще вчера договаривались со мной уходить вместе, но сегодня передумали. Им не разрешили родители. Женщины плакали.

К нам подошел Т. О. Суржко, живший в нашем дворе. Он участник гражданской войны. Шрам от сабли пересек все лицо.

– Василий Тихонович! – обратился он к отцу. – Я уже старый, смерти не боюсь, не одну смерть пережил, вот мои зарубины на память от белополяков.– И он показал шрам от удара саблей от правого уха через всю шею и до левого плеча.– Я не хочу спокойно ждать смерти. Мой сын Троша где-то воюет с фашистами. Может и я чем буду полезен. Возьмите меня с собой.

– Собирайтесь, но только скорей, – ответил отец.

– Да я уже давно собрался. Маруся! – позвал он свою жену.– Принеси мені торбу, що приготувала.

Маруся вынесла из квартиры новый солдатский вещмешок и мы попрощавшись с жителями двора зашагали по мостовой, ведущей в центр города. Дорога пустынная. Несколько человек, очевидно, таких же как и мы, спешили в том же направлении. Канонада усилилась, слышны пулеметные очереди. Мы прибавили шаг. Подходя к улице Свердлова, где находился военкомат, нам пришлось дважды нырять в подъезды, искать убежище от фашистских самолетов, которые сбрасывали одиночные бомбы на машины, следующие с Холодной горы в сторону центра.

В первой комнате военкомата людей не было. В углу стояла буржуйка и в ней горели бумаги. Зашли в другую комнату, где военные перебирали и увязывали папки с документами. Мы представились и попросили их направить нас в военную часть. Один из них не отрываясь от дел сказал:

– Что вы, отцы, нам головы морочите? Идите и работайте, где работали, не наводите паники. Такие вояки нам не нужны. Немцев задержали на подступах к городу и никто не собирается уходить из Харькова. А железная дорога нам очень нужна. Идите домой.

Мы вышли из военкомата и присели отдохнуть и решить, что делать? В тот момент канонада немного утихла и мы наивно поверили, что действительно фашистов отогнали от города. Уж очень не хотелось верить, что немцы возвратятся.

Решаем возвратиться домой и если обстановка не улучшится, то уйдем рано утром. Мне совершенно не хотелось возвращаться и я не терял надежду попасть в какую-либо воинскую часть. Но вынужден был подчиниться старшим. Зашагали в обратном направлении. Уже подходили к своему дому, но там раздались пулеметные очереди и стрельба из орудий. Идем осторожнее. Теперь и мои старики не одобряют своего решения возвратиться домой.

Навстречу бегут двое мужчин. У одного из них в полотенце навернута буханка хлеба. Второй конец развернулся и словно шлейф развивается за спиной. Одного я узнал. Это кузнец Лобойко. Он работал на восстановлении моста через Лопань.

– Куда вы прете, – закричал он, – там немцы, поворачивайте назад.

Мы развернулись и побежали за ними. Над головами просвистел снаряд и впереди нас разорвался, за ним второй и третий. Я оглянулся. За мной бежал отец, прихрамывая на раненую ногу. Суржко остановился и развязывал на груди тесемки заплечного мешка. Возвратился к нему. Он тяжело дышал. Сбросив на землю вещмешок, сказал:

– Ні, мабуть мені з цієї круговерті не вибратись. Не збагнув я свої сили, а торбу треба покинути, все рівно вона не прогодує мене.

Я молча беру его мешок, взваливаю себе на плечи и, стараюсь быть спокойным, говорю:

– Мы пойдем медленно, а если прорвались танки, как бы мы не бежали, все равно они нас опередят.

– Оце добре, Микола, – сказал он, – таких сирунів, що побігли, я бачив ще в гражданську війну, які звичайнісіньку ворону приймали за літака.

Мы спокойно направились, теперь уже, на улицу Сумскую, чтобы по шоссе и дороге идти в сторону Белгорода, минуя Дергачи, там уже были немцы. Навстречу нам двигался поток машин, подвод, группы солдат, некоторые со свежими бинтами на голове и руках. Очевидно они только что из боя.

Не подозревая ничего, мы продолжали упорно идти на встречу этому потоку. Стало темно. Шум автомашин не дал возможности услышать гул самолетов, которые навешали несколько осветительных ракет. Стало видно как днем. Мы бросились в разбитое окно полуподвала какого-то дома. Засвистели бомбы и в глаза ударила ослепительная вспышка и взрывной волной меня отбросило от окна и я потерял сознание.

Очнулся от резкой встряски. Это отец трясет меня за плечи, а затем сажает на землю. Открываю глаза и вижу, что отец что-то говорит мне, но слов его я не слышу. Уши словно заткнуты ватой. Язык тоже не поворачивается. Кто-то дает нюхать вату пропитанную нашатырным спиртом. Постепенно прихожу в себя. Отец и Трофим Онуфриевич поднимают меня на ноги и мы продолжаем шагать по Сумской и не обратили внимания, что встречный поток поредел и совсем прекратился. Дорогу нам перегородили автоматчики. Дальше хода нет. Белгородскую трассу перерезали немцы. Они посоветовали идти в сторону Волчанска. В районе лесопарка слышалась ружейно-пулеметная стрельба.

Возвращаемся обратно в центр города. Везде следы недавней бомбежки. По Московскому проспекту в одном направлении движется поток автомобилей, обозов, толпы солдат.

Снег всю зиму не убирался, он напился водой и превратился в кашу по которой идти было тяжело. Мы с трудом передвигали ноги. Убитые лошади, перевернутые сани, убитые солдаты. Какой-то офицер и группа солдат пытались навести порядок в движении. Они требуют не задерживаться. Путепровод через пути на станции Харьков-Балашовский взорван и мы проходили через пути. Позади нас снова рвутся бомбы. Ясно, что вражеские летчики получили определенное задание бомбить отступающие советские войска, дезорганизовать движение.

Глубокой ночью проходим мимо тракторного завода. Бесконечные цехи завода сияют пустотой окон. Рядом с заводом высятся многоэтажные дома рабочих. В одном из них живет семья двоюродного брата моего отца Полуэктова Петра Ивановича. Интересна его судьба. В период империалистической войны он служил матросом на линкоре «Императрица Мария», который стоял на рейде Новороссийского порта. На корабле произошел взрыв. Начался пожар, а через некоторое время и второй взрыв. Корабль начал тонуть. Во время второго взрыва многие матросы были на палубе и их сбросило в море.

Большинство матросов было из степных районов России, где не было ни рек ни водоемов и, естественно, плавать они не умели. Тонули те, кто не умел плавать и те кто умел. Недаром говорят, что утопающий хватается за соломинку. Этой соломинкой были те, кто умел плавать. За них хватались сразу несколько человек. Немногим счастливицам удалось добраться до берега. Дядя Петя тоже не умел плавать. Под руки ему попался кусок трапа, благодаря которому он спасся. Пролежав долгое время в госпитале, залечивая ожоги и раны, его отправили домой долечиваться. В то же время последовало предписание, чтобы взять его под надзор полиции. Следствию показалось странным, что матрос, не умеющий плавать, проплыл большое расстояние до пристани.

На линкоре находилось около 1200 человек команды. Больше половины их погибли при взрыве или утонули. Тогда вину возложили на большевиков. Якобы они устроили взрыв, а фактически это была диверсия германской разведки, о чем хорошо описал в своей книге писатель Сергеев Цепский.

Вскорости в стране произошла революция. Пролетариат России вместе с крестьянами и матросами начали великую битву за свои права. Еще не зажили раны на теле бывшего моряка, а он уже воюет на бронепоезде «За власть Советов».

Много героических побед на счету этого бронепоезда. Он не попадал в засады, был отрезан противником от своих войск, но всегда выходил победителем. Сын его Валентин служил на торпедном катере и приняв неравный бой с фашистскими миноносцами и не имея на борту боеприпасов, они таранили судно противника и все погибли. Об этом написал в своих воспоминаниях контрадмирал С. Н. Горшков в книге «На Морском охотнике».

Когда в 1930 году началось строительство тракторного завода дядя Петя, вместе с другими односельчанами приехал на строительную площадку. Он копал землю для фундаментов цехов-гигантов, выполнял и другие работы. Когда потребность в земляных работах отпала ему предложили работу в кочегарке. Завод начал выпускать продукцию, он поехал в Николаев и привез пароходный гудок такой мощности, как и на линкоре.

До войны каждый завод имел свой гудок. По сигналу гудка рабочие приходили на работу и оканчивали ее. Гудок тракторного завода трудно было не отличить от других гудков. Его мощный бас был слышен на большие расстояния, а когда умер С. Орджоникидзе, а завод носит его имя, то прощальный гудок ХТЗ был слышен даже на другом конце города.

Было ясно, что враг окружил город и мы вместе с отступающими войсками спешили выбраться из этой кутерьмы, поэтому молча прошли мимо дома, где жила его семья.

С большим трудом, под утро добрались до станции Рогань. Более 15 часов были в движении, ноги промокли и дальше продвигаться были не в состоянии. Дорожный мастер, к которому мы обратились, предложил нам отдых в своей квартире. Его жена растопила печь, чтобы просушить нашу обувь, а мы устроившись на полу, уснули. Проснулись от сильной канонады. Бой шел в районе станции Безлюдовка. С трудом поднялись. Все тело болело, очевидно сказывалась контузия. Дорожный мастер ушел в тыл, но почему он нас не разбудил? Ведь он говорил, что пойдём вместе. Было ясно, что фашисты стремятся перехватить дорогу и отрезать путь нашим войскам из города. Вышли на дорогу. Она почти пустынна. Иногда проскочит на большой скорости машина и вновь тишина. Проходим будку на 36 км. Здесь у переезда мы жили. Возникают воспоминания о том, что я и мои братья, Вася и Митя, родились и выросли на железной дороге. Родители с самого детства приучали нас быть бдительными и предупреждали об опасности находиться на железной дороге. Но ни угрозы, ни уговоры не помогали с интересом и завистью мы смотрели на проходящие поезда в которых ехали веселые и жизнерадостные люди. К моменту прохода пассажирского поезда мы готовили букеты полевых цветов. Вот и школа в селе Новоселовка, где я начинал учебу, а рядом речушка Роганка, где купался и ловил корзиной рыбу.

Со стороны города доносились выстрелы орудий и пулеметные трели. Дым застилал горизонт. На вопрос в чьих руках находится город. Получали разноречивые ответы. Оказывается, что большинство пришедших подразделений находились в боях с Южной окраины города и полной ясности сами не имеют. Лишь значительно позже, когда я прочел мемуары Маршала Советского Союза К. С. Москаленко, стало ясно, что фашисты окружили Харьков и что благодаря героизму солдат, удалось сохранить свободный выход войск в сторону Чугуева. Сумели проскочить и мы.

Немецкие самолеты безнаказанно летали над нашими головами и расстреливали одиночные машины, подводы и даже пешеходов.

Мы, как только услышим рокот моторов самолетов, выбирали место, где можно переждать и направлялись туда. Это были воронки от бомб, старые окопы, траншеи, рвы и просто углубления в почве. В нескольких десятках метров от нас пулеметной очередью с самолета прошита машина, которая обогнала нас минуту назад. В кузове

было оборудование и медикаменты госпиталя. Старшина отчитывал шофера, который не послушал его указаний и не остановил машину. Тот с растерянным видом копался в развороченном моторе, пытаясь его исправить. Пошли дальше. Пригревало солнце и снег на дороге превратился в кашу, под снегом вода. Только в отдельных местах проезжая часть была без снега.

В небе разразился воздушный бой между нашими и немецкими истребителями. Вражеских самолетов было значительно больше. Делая различные виражи наши истребители не только увертывались от огня вражеских самолетов, но и сами активно нападали. Задымился самолет, а через несколько мгновений камнем обрушился на землю, а за ним и второй. Чьи это были самолеты разобрать невозможно, мешало солнце, светившее нам в глаза.

Сначала, увлеченные воздушным боем, не увидели большую группу немецких бомбардировщиков, построившихся в круг и начавших бомбежку. Один за другим они входили в пики, сбрасывали бомбы и вновь становились в круг для следующего захода. Я впервые видел бомбежку такого количества самолетов, а их было около тридцати штук. Кто-то сказал, что бомбили аэродром в Чугуеве, а мы находились в районе Эсхара.

– Вот падлюки, вбивают наших синків, а ми стоїмо розкривши рота і нічого не діємо, – сказал Суржко.

На месте бомбежки подымалась туча черного дыма, заволакивая солнце. Решили не идти на Чугуев, а пробираться в сторону Волчанска проселочными дорогами. Так мы и сделали. Дороги пустынные. В поле нам повстречались три всадника, все на белых лошадях и в белых полушубках. Спросили, как проехать в село, наименование не помню, но мы не знали и они, не задерживаясь, поехали дальше.

Когда они отъехали, отец сказал, что это Ока Иванович Городовиков – герой гражданской войны. Отец узнал его по пышным усам. Вдруг на нас спикировал «Мессер». Ближайшее укрытие, небольшая балка поросшая лесом, находилась от дороги в 200-300 метрах. Туда явно не добежать. Разбежались в разные стороны и упали в снег, ожидая своей участи. Очередь из пулемета вздыбила снег посреди дороги, где мы находились несколько секунд назад. Мы понимали, что наша черная одежда является хорошей мишенью на снегу и пожалели, что не прихватили с собой простынь из дому.

Послышался топот копыт. Подъехавший к нам всадник, а это был спутник генерала, очевидно адъютант, бросил нам белый маскировочный халат и развернувшись поскакал догонять своих всадников.

Халат не раз спасал нас от глаз гитлеровских летчиков, а возможно и от смерти.

Сапоги мои разбухли, еле держатся, они пропускают воду не только по швам, но и через кожу. Пальтишко промокло от частого лежания на снегу во время налетов. Хотелось есть, но купить ничего не удавалось. У жителей немцы разграбили все и они тоже перебивались, терпя лишения. Только раз, ночуя в одной хате, хозяйка расчувствовалась, у нее муж был на фронте, сытно нас покормила картошкой и капустой. Мы стремились поскорее попасть в Волчанск, надеясь там что-то купить съестного.

Вошли в село расположенное на самом берегу Донца. Оно было запружено войсками. По улицам сновали связные. Почти под каждым домом стояли машины, подводы, оседланные лошади. В центре села стояли две зенитные пушки. Расчет убирал гильзы от снарядов. Рядом с пушками виднелись свежие воронки от бомб. Одна из хат разворочена. Очевидно туда угодила бомба. Бойцы-зенитчики в радостном возбуждении. Оказалось, что перед нашим приходом в село немецкие самолеты бомбили его, были жертвы и среди мирного населения. Они сбили один самолет, остальные, беспорядочно побросав бомбы, улетели. Несколько бомб угодили в реку и бойцы вылавливали оглушенную рыбу.

Мы обратили внимание, что вокруг царила тишина и спокойствие. Повстречался боец с катушкой провода, второй подвешивал его на заборах и ветвях деревьев.

В одном месте небольшая группа занималась строевой подготовкой, очевидно это новобранцы. Подошли к колодцу, где пожилая женщина набирала воду. Попросились переночевать. Она нам сказала, что в селе нет даже свободного сарая, не занятого военными и посоветовала перейти Донец, и в следующем селе заночевать. Там по ее словам военных было мало. Мы так и сделали, но при выходе из села нас задержали. Офицер потребовал документы. Долго смотрел, задал несколько вопросов. Почему не в армии. Ответил, что в армию не берут, потому что только недавно мне исполнилось 15 лет. Он позвал солдата и приказал отвести нас в штаб и передал ему наши документы.

— Отведи их в штаб. Там пусть разберутся куда и зачем они идут. Харьков уже 4 дня у немцев, а они только появились. Солдат привел нас к дому под железной крышей и как я понял, это был не штаб. Когда мы проходили мимо одного из домов, я обратил внимание, что к нему со всех сторон тянулись телефонные провода. Рядом стояли машины: радиостанция и передвижная электростанция. От

нее в дом проложен толстый электрокабель, а во дворе находилось много военных.

У дома, к которому нас привел солдат, не было ни проводов и никакого движения. У крыльца стоял часовой и трое в гражданской одежде. Нам приказали ожидать. Из двери вышел майор в новенькой гимнастерке, в хромовых сапогах. Достав коробку папирос «Казбек», закурил. Пуская дым кольцами, внимательно рассматривал каждого из нас. Затем, обращаясь к отцу спросил: – Кто из вас Спивак? Отец пожал плечами. Мужчина крепкого телосложения в белых фетровых валенках ответил: – Я Спиваков, а не Спивак. Майор бросил недокуренную папиросу в снег и равнодушно процедил: – Спивак, Спиваков, какая разница. Заходи, разберемся. Он уступил ему дорогу и когда тот вошел в комнату, майор еще раз посмотрел в нашу сторону, улыбнулся и пошел в дом. Прошло довольно много времени, стало холодно и мы волновались. Открылась дверь и что-то сказали часовому, он пригласил нас заходить по одному. Первым пошел отец. Я, конечно, волновался за него. Все таки военное время и фронтовая зона. Возможно нужен пропуск или другие документы, а у нас их не было. Но отец скоро вышел и в руках держал наши документы.

– Мы свободны, – сказал он. – Необходимо побыстрее добраться до ночлега, чтобы не пришлось ночевать на улице. На вопрос, что там говорили, сказал, что расскажет дорогой. Прошли КПП, где нас задержали. Нас как-будто не замечали. Офицер, который нас задерживал, что-то веселое рассказывал солдатам и они смеялись. Я заметил стоящий у сарая полевой телефон. Рядом с ним солдат, сидящий на бревне. Очевидно, разрешение на наш проход им дали по телефону. Когда мы вышли из села, отец рассказал, что у Спивака подделан паспорт и его там допрашивают. Нам же майор посоветовал пробираться на Урал, где нужны рабочие руки. Перешли мост через Донец и углубились в сосновый лес. Признаков жилья нигде не видно. Начало смеркаться. Мы заблудились, пошли не по той дороге. Стало темно. Хотелось спать, а еще больше – есть. Наконец лес расступился и мы идем полем. Наткнулись на остатки соломенной скирды и решаем заночевать в соломе. Но в соломе писк и возня мышей. Они пробегают даже по лицу. Уснуть невозможно. Не спят и мои спутники. Мерзнут ноги. Разуваемся и обматываем ноги сухими полотенцами, а портянки кладем под бок, чтобы просушить их.

Проснулись от стрельбы пушек, стрелявших где-то недалеко. Это дальнобойная артиллерия обстреливала позиции врага.

Вылезли из соломы и, наскоро обувшись, зашагали по целине, чтобы согреться. Снова залп орудий. В отблеске света увидели одиноко стоявшую хату, из трубы которой виднелся дымок. Перед самым порогом стояли сани и пара немецких битюгов, привязанных к саням, на головы одеты торбы с овсом. Входим в помещение, двери оказались не заперты. Перед печкой сидит усатый солдат с козьей ножкой в зубах. Он очевидно задремал. Когда мы поздоровались, он вдруг спохватился и бросился к винтовке, приставленной к стене. Потом, успокоившись, спросил: – Кто такие?

Отец его успокоил и вкратце рассказал о нашем странствии. Он засуетился и начал будить своего напарника, спавшего на русской печке, которого мы сразу не заметили.

– Иди запрягай коней, – сказал он, – сейчас поедем, и так долго провозились из-за этих «фашистов», которые уперлись и не хотели идти дальше. Пришлось им дать отдых. Благо хатка подвернулась и мы погрелись.

Его напарник кубарем слетел с печки и молча направился к выходу, волоча за собой винтовку по земле.

– Я вам дам чаю, заваренного по фронтовому, правда без сахара, но зато горячий. Он снял котелок с печки и налил нам в кружки горячей жидкости с крошками сухарей.

Мы, обжигаясь, пили этот «чай», пахнувший горелым хлебом и были довольны, что можно погреть внутренности. Еще не успели попить чай, как солдат с усами вновь зашел в комнату.

– На, возьми, – и подал мне два сухаря. – Были спрятаны в снях, как НЗ, но проклятые битюги пожрали всё, а эти два провалились между досками под сани.

Мы разделили их на троих и покушали с чаем. Подкрепившись и подсушив портянки, мы вышли на улицу. Трудно сказать, кто в этом домике жил до войны, по всей вероятности лесничий. Он стоял на отшибе у края села.

Начало светать. Мы вышли на дорогу и не знали в какую сторону идти. По дороге проезжали изредка машины. Мы боялись их останавливать и расспрашивать. Могли опять попасть под проверку. Но вот едут несколько саней с ящиками. Ясно, что в ящиках боеприпасы, а их в тыл не повезут. И мы пошли в противоположную сторону. Дорога подмерзла и идти было легко. Нас догоняет санный обоз. На первых санях трое солдат, а двое саней привязаны цугом без седоков. Не останавливаясь, они пригласили нас к себе в сани. Упрашивать не пришлось. Мы прыгаем в сани. Как хорошо лежать на чистой, пахнущей хлебом, соломе, после трудной дороги. Ноги

как-будто налиты свинцом и когда присядешь на отдых, то с большим трудом приходится начинать путь. Мирное скольжение саней убаюкивало, хотя мороз и пробивался под одежду. Хорошо, что наши ездовые не расспрашивали нас.

Сани остановились. Возница сказал, что дальше они не поедут, а свернут куда-то в сторону. Волчанск вот перед нами. Как-то не верилось, что мы у цели. Идем улицей. Что-то не похоже на город, два ряда сельских мазанок. Находим рынок, но он уже пуст. Толкутся несколько человек и не понятно, что они продают. На одном из прилавков женщины торгуют огурцами и квашеной капустой. Хлеба и хлебных продуктов нет. К нам подходит в военном бушлате и серой заячьей шапке молодой мужчина и предлагает купить банку свиной тушенки. Денег у нас было мало, но все же решили и, почти не торгуясь, купили её. Мужчина, трусливо озираясь, взял деньги и моментально скрылся, делая вид, что куда-то спешит. Мы были довольны. Вместо 600 руб., которые он просил, мы уплатили 550 руб. Суржко повеселел и говорит мне:

– Бач, Микола, як треба купувати. Вчись. Зі мною не пропадеш.

А хлеба мы так и не купили. Его на рынке не было. Уходя с базара, нас догнал паренек и предложил купить у него хлеб. Хлеб был ароматный и еще горячий. Мы купили хлеб, даже не торгуясь, и довольные покупками стали искать, где можно покушать. Суржко особенно был доволен и старался рассказывать смешные истории. Заходим в одну из хат. Женщина объясняет, что у нее стоят на постое офицеры и переночевать негде, но покушать и немного отдохнуть она нам позволила. Суржко, открывавший банку с тушенкой, вдруг изменившимся голосом сказал:

– Дивись, що це таке? Хіба це тушенка? Це якась тварюка зі шкурою.

Мы подошли к нему. Он вытащил из банки какой-то кусок тряпки и начал ее разворачивать. В тряпку завернут булыжник. Очевидно для веса. Мы приуныли и молча рассматривали творение негодяев, пользующихся доверием простых людей и за счет их обмана строят свое благополучие.

– Ну нічого, хлопці, добре, що купили хліба. Поїмо з буряками, а вони в животі перетворяться на сало.

Он стал резать хлеб, но нож упорно не хотел резать. Отстала верхняя корка. В хлебе оказалась запечена старая шапка, набитая тряпьем. Положение сложилось безнадежное. Хозяйка полезла в печь и вытянула чугуна с пареным бураком. Поставила его на стол и предложила нам покушать. Вместо первоначального плана устро-

иться на работу в Волчанске или в другом тыловом городе, отец предложил добираться до станции Беленихино, где на хуторе Ясная Поляна живет его мать. У нее отец оставил кое-какие продукты. Денег у нас уже не было и придумать что-то лучшее мы не могли. Поблагодарив хозяйку, отправились в дорогу. Мы понимали, что идти по местности разрушенной и разграбленной еще в 1941 году и надеяться достать продукты немислимо. Но другого выхода не было.

Дул сырой, пронизывающий ветер. Низко плыли черные тучи. Отойдя на почтительное расстояние, мы нигде не видели и признака человеческого жилья. Стало темно, но мы продолжали двигаться по пустынной дороге и всматриваться в даль в надежде увидеть хотя бы стог соломы, где можно было отдохнуть. Впереди раздались голоса людей. Когда подошли ближе, увидели, что на дороге лежит наполовину разрубленная на куски лошадь. Присутствующие спорят, кому какой кусок достанется. Очевидно предстоит жеребьевка. Суржко подошел к старику, который топором разрубал мясо и сказал:

– Ти, добрий чоловік. Ми дуже поспішаємо, відрубай нам оцей телятини, а тоді продовжуйте сварку, а за це я тобі дам гроші.

Старик отрубил увесистый кусок мерзлой конины и подал. Суржко понюхал его, затем подозвал меня и, передавая мне мясо, сказал:

– Ти, Микола, молодший, ну-ка збігай до лікаря, хай скаже якою хворобою боліла оця тварюка і чи можна її їсти?

Я понял его шутку и, взяв кусок мяса, удалился. Отойдя на некоторое расстояние, остановился и стал его поджидать. Слышно было, как с него требовали деньги, которые он обещал. В темноте до нас долетел его голос.

– Гроші я вам дам, як довідаюсь, що цю падаць можна їсти. Підждіть, ми скоро повернемося.

Очевидно это их убедило и кто-то сказал.— Он прав. Что эту падаць жалеть, может действительно от нее ноги откинешь. Мы остановились не вдалеке от них, ожидая, чем кончится их диалог. В крошечной тьме слышали лай собаки, чему мы обрадовались. Дорога резко пошла вниз. Она привела к двум одиноко стоящим домам и обнесенных высоким забором. На стук долго не отвечали. Наконец дверь из дома открылась и недовольный женский голос ответил:

– Ну, кого там еще принесло? Просимся переночевать.

– Некуда пускать, у нас штаб стоит, идите дальше, в соседней хате никого нет, там переночуете. Дверь захлопнулась.

– Вот клята баба. Хто її питає, що у неї штаб стоїть, та за це треба її кропивою по голому заду похлестать. Но вона мабуть бреше.

Желание стучать в другую хату отпало. Идем искать следующую хату. Вдоль улицы стоят печи, свидетельствующие о том, что на этом месте стояли хаты. Потянуло дымком и мы увидели на отшибе одинокую хатенку. Стучим в окно, в котором уцелело две шибки, остальные заткнуты соломой.

– Заходите, не заперто, – раздается изнутри женский голос.

Отворачиваем какую-то дерюгу, прикрывающую дверь, и заходим в комнату. Перед открытой топкой сидит женщина и подкладывает пучки соломы в печь. Поверх одежды у нее накинута на плечи немецкая шинель. В печке вспыхнул очередной пучок соломы и осветил комнату, в которой никакой мебели не было. На полу разлилась вода от таявшего снега. Просимся переночевать.

– Где же я вас положу спать? Разве не видите, что в хате вода стоит по щиколотку. Даже детей положить негде.

Она заплакала, а затем рассказала, что только сегодня возвратились из далекого странствования. Фашисты выгнали ее, как и других жителей этой деревни, в тыл. Долго они скитались в поисках случайной работы. Жили в основном только благодаря хорошим людям, которые делились последним куском. Дети просили милостыню. И вот возвратились домой. Село немцы сожгли. По счастливой случайности ее хата уцелела, но снег в течении зимы никто не очищал, и ее подтопляет вода. Течет прямо через порог. В комнате на стенах был иней, а ближе к печке вода струйками стекала на земляной пол. Пообвыкнув в темноте, мы увидели три пары поблескивающих глаз детей, сидящих на лежанке и прикрытые каким-то тряпьем. По словам хозяйки, в селе осталось полтора десятка хат и рассчитывать, что там найдем притул на ночь не приходится. Попросили ее сварить конину. Она оживилась и с радостью стала хлопотать. Посуды у нее не было, но куда-то сбегала и притащила огромный чугунок. Попросила сходить на соседний двор, где от сарая осталась только крыша и набрать там соломы. С большим трудом надергали, перелитую белой глиной охапку соломы, но она не хотела гореть. Мы припомнили, что перед селом видели кучку соломы или сена. Решаем пойти за ней. Хозяйка дала нам моток телефонного кабеля. Суржко чувствовал себя плохо и мы пошли вместе с отцом. Принесли две вязанки, но и она была сырая и не горела. На ящике, служившем хозяйке и столом и стулом, нарезали полусырого мяса. Но это было не мясо, оно не разжевывалось. Суржко, как всегда, шутит.

– Вот тварюка, скільки кипить, а все сира. Цієї кобилі мабуть 100 років.

Только нарезав мелкими кусочками можно его проглотить. Дети, наглотившись полусырого мяса, уснули в сидячем положении на лежанке. Выбираем и мы угол, где меньше воды, расстилаем солому и одетые засыпаем. Хозяйка сказала, что будет варить мясо до утра. Да и печку топить надо, иначе дети замерзнут.

Просыпаюсь от встряски. Все тело свело. Ног не чувствую. Отец говорит: – Пора идти, уже немного осталось до цели. Возможно сегодня будем на месте.

Хозяйка выложила с чугуна оставшееся мясо. Попробовав его, мы убедились, что оно не сварилось, хотя кипело всю ночь. Проснулись дети. Они жадно смотрели на нас, как мы жуем мясо. Распрощавшись с хозяйкой и оставив детям мясо, мы отправились дальше. Дорогой вспоминали о голодных детях. Жалко их, но думаем, что пропасть им не дадут. Суржко все время отстают. У него очевидно температура. Лицо красное и по нему струится пот. Дорога малонаезженная и мы часто проваливаемся в снег по колени. Никакого движения транспорта. Второй день не слышно орудейных выстрелов, не видно и самолетов.

Наконец прибыли на станцию Гостищево. Заходим к двоюродной сестре отца Полуэнтковой Александре Ивановне. У нее на постое офицеры. Она покормила нас горячим обедом. До станции Беленихино осталось 18 километров и если поднажать, к вечеру будем на месте. Тетя Шура, как я ее называл, дала нам по куску хлеба. Суржко порывается возвратиться в Харьков. Мы его еле уговорили. Выходим на железную дорогу. Отец преобразился. Он проработал на железной дороге не один десяток лет, а это что-то значит. Именно здесь в казарме артельного старосты, 20 лет назад родился мой старший брат Вася. Не знали мы тогда, что встретив войну у границы за Белостоком, он погиб в 18-летнем возрасте при защите Москвы в октябре 1941 года. В этом возрасте погиб под Орлом в июле 1943 года и второй брат Митя. Вспоминаем их, а также Трофима Суржко, который дружил с моими братьями. Хорошо знал его и я. Ведь жили в одном дворе. Он тоже где-то воевал и известий от него не было.

Отец в своей стихии. Он отмахал не одну сотню километров по шпалам, а мы с Суржко не можем угнаться за ним. Ступая на каждую шпалу получают очень мелкие шаги, что замедляет движение, а ступать через одну нам не под силу. У отца на этот счет какая-то закономерность. Он делает несколько мелких шагов, а затем два или три широких, то есть через шпалу. Движения его быстрые. Он то вырывается вперед, то останавливается и поджидает нас. Когда мы приближаемся к нему он обязательно чем-то нас удивит. Больше он

обращается ко мне и задает неожиданные вопросы. Например, когда проходил здесь последний поезд? Одинакова ли ширина колеи железной дороги на четном и не четном пути? И другие вопросы. На многие вопросы я ответить не мог. И он разъяснял, что нечетный путь уже перешит на нашу отечественную колею, а четный не европейскую, а накат на рельсах говорит о том, что по нему ходят поезда. А раз курсируют поезда, следовательно нужны и железнодорожники обслуживающие это движение.

Проходим мимо села Тетеревино, которое наполовину уничтожено в период боев в зиму 1941-1942 года. Это родное село моего отца. История его поступления на железнодорожный транспорт следующая.

Известно, что в царское время земельные наделы давали только лицам мужского пола. А семья дедушки Тихона Тимофеевича насчитывала девять человек, в том числе женского пола семь. Работников и кормильцев, как тогда называли, два – дедушка и отец. Надел земли был небольшой и прокормить семью не мог. Поэтому не видя выхода из создавшегося положения дедушка стремился устроить отца на «чугунку», так называли железную дорогу. Он выполнял многие работы в хозяйстве дорожного мастера. Пахал землю, косил хлеб и сено, выполнял другие работы. Прислуживать мастеру приходилось в разгар летних полевых работ, когда рабочие руки были необходимы в своем хозяйстве. Но только при этом условии он обещал принять отца на работу.

Когда отцу исполнилось 16 лет, дорожный мастер устроил экзамен. Отец, по указанию дорожного мастера, взял шпалу, лежащую у колодца и набухшую в воде. Он должен отнести ее к казарме. С большим трудом ему удалось поднять шпалу и взвалить на плечи. Он ее до казармы не донес, однако прошел расстояние больше половины. Не выдержав такого напряжения, бросил шпалу и упал обессиленный на землю.

Дорожный мастер остался доволен и принял его на работу, назначив жалование 6 рублей в месяц. Максимальная оплата рабочего-путейца составляла 7 рублей. Однако работать в бригаде ему позволили только спустя несколько месяцев. А в этот период он убирал двор, ухаживал за скотом дорожного мастера, колот дрова и топил печи.

Работа в бригаде была тяжелой. Работали от темна до темна. И конечно никаких льгот железнодорожники не имели. За дни болезни и отпуска, которые рабочие брали в случае острой необходимости, высчитывали из зарплаты.

В селе проживали две двоюродные сестры отца: Килина и Анастасия. В последний момент решаем зайти к ним узнать живы ли? Они покормили нас вареной свеклой. Спешим засветло добраться до станции Беленихино, а там в двух километрах на хуторе Ясная Поляна живет наша бабушка Анна Павловна и сестра отца Анна Тихоновна. Детей у нее нет и бабушку она называет нахлебницей. Мы надеялись, что она переменяла свой характер, как это сделали тысячи людей в период тяжелого лихолетья. Всех их объединило одно общее горе и заботы. Люди как бы сцементировались в одно целое и желание их одно – как бы скорее прогнать с нашей земли супостата. Для этого ничего не жалко.

Стемнело. Идти в ночное время по шпалам тяжело, но дорога не проходима. Снег напитался водой, ноги мокрые. Там, где шпалы расположены равномерно, то ноги сами привыкают к размеренному ритму. Но распутовка шпал зачастую не стандартная и мы часто спотыкаемся, натыкаясь на следующую шпалу. Того и смотри, что бы не уткнуться носом в шпалу.

Наконец добрались до цели. Помещение станции сожжено. Дежурный по станции ютится в погребе, в котором хранились керосин и смазочнообтирочные материалы. Проходим на северную горловину станции, где расположена кирпичная казарма, в которой имелась комната для обогрева рабочих и квартира бригадира пути. Рядом казарма для дорожного мастера и будка путевого обходчика.

В помещении казармы, куда мы пришли, народу полно. В основном это железнодорожники со станции Белгород. Большинство из них движенцы, локомотивщики и вагонники. На полу разбросана солома, вещевые мешки, у печки толкуются с котелками, чтобы приготовить себе пищу. В углу стоит гильза от снаряда, ужасно коптит, но света от нее немного. Комната в полумраке. Многие курят. После длительного нахождения на воздухе нас тошнит. Чтобы добраться сюда с Харькова, мы потратили неделю хождения по фронтовым дорогам. Отец со многими знаком, разговаривают, обмениваются новостями. Мы нашли свободное местечко и расположились на соломе. Суржко говорит:

– Більше нікуди не піду.

Я засыпаю. Утром узнаю, что отец рано утром ушел к бабушке на Ясную Поляну. Тело все болит, трещит голова.

Лекарств у нас не было, есть тоже нечего. Вновь засыпаю. Разбудил пришедший отец. Он принес картошку и пшено. Приготовив не хитрый завтрак, мы повеселели. Стал шутить и Суржко.

– Дивись, як в санаторії, їмо та спимо.

Отец сказал, что мы уже зачислены на работу и завтра пойдем заготавливать дрова.

– Який з мене робітник. Мені зараз та теплій печці лежати, та байки онукам розповідати, – сказав Суржко.

На следующий день обитатели казармы собрались на работу. В двух километрах от казармы в яру рубили молодые дубки и выносили к железной дороге. Они предназначались для трофейного паровоза, курсировавшего между станциями Гостищево и Прохоровской. Инструментов не хватало. Местные железнодорожники принесли из дому пилы и топоры. Одни выносили дрова, другие рубили. Мы поочередно менялись ролями.

Вечером Суржко объявил нам, что утром он уходит домой. Мы его отговаривали от этой затеи. Ведь в Харькове немцы и пройти фронт невозможно, но он был неумолим и своего решения не менял.

– Хай німці, но я старий партизан і не злякаюсь їх. Я все рівно скоро помру і хочу щоб мене Марія поховала, а пройти через фронт я зумію.

Я думал, что он шутит и считал, что он хочет уйти в глубокий тыл, куда он стремился раньше. Наши уговоры ни к чему не привели. Чуть свет он был уже готов в поход. Отец поделился с ним продуктами и мы проводили его до выходных стрелок. На прощание он нам сказал:

– Якщо не пройду через фронт, то повернусь до вас.

Как мы узнали позже, прошел все же старый партизан через фронт, пришел в родной дом, увидел свою Марусю. Но не суждено было умереть ему своей смертью. Нашлись мерзавцы, которые предали его фашистам. Больного, измученного долгой дорогой, фашисты выволокли его из постели и на глазах жены расстреляли. А через неделю на Южном фронте погиб его сын Трофим.

Солнце пригревало. Снег превратился в кашу и преодолеть его с увесистым бревном на плечах, взбираясь на кособок, было тяжело. Обедать мы не ходили. На дне оврага разводили костер, который горел постоянно. Сушили мокрую одежду и обувь, а у кого были продукты, готовили варево на костре.

7. НА КУРСКОЙ ДУГЕ

Старики посоветовали собрать сорочинные яйца в гнездах. Их гнезда находились в самых недоступных местах, в основном на деревьях, имеющих колючие шипы. Это груши, боярышник. Но голод

не тетка, как говорят в народе. Я неутомимо взбирался по колючим веткам, собирал яйца в шапку. Так повторялось несколько дней. В какой-то мере сорочинные яйца помогли решить проблему голода.

В течение нескольких дней мы валили лес и заготовляли дрова. Штабель рос на глазах. Приходил паровоз и забирал все дрова на тендер, а если они там не вмещались, их грузили на платформу, прицепленную к паровозу. Но через несколько дней работы по заготовке дров прекратились. Нужда в этом отпала. По нечетному пути открылось движение отечественных поездов. «Тарзану», так прозвали трофейный паровоз серии «Т», дали отставку.

Нас послали на ремонт пути. Даже не специалисту было видно, что путь находится в аварийном состоянии. Большая просадка, перекосы, вместо нормальных рельс длиной 12,5 м в путь уложены врубки длиной 3 метра и менее. Кроме того, полотно железной дороги использовалось в период распутицы как грунтовая дорога. По полотну дороги передвигались обозы, поэтому много было разрушенных до основания шпал, которые необходимо менять и раскустовывать. В некоторых местах отсутствовали рельсовые скрепления, накладки закреплены лишь на два болта.

Фронт стабилизировался. Немецкие войска находились на станции Белгород, наши находились на станции Беломестная. Обе стороны не проявляли активности. Приходившие легкораненые солдаты, направляясь в тыловые госпитали пешком, говорили, что немецкая разведка проверяет прочность нашей обороны. К концу апреля бездорожье кончилось. Возобновилось движение транспорта.

Дорожному мастеру Скрипченко дали указание представить списки работающих. На следующий день нас вызвали в военкомат. Он расположился в совхозе «Комсомолец». Я был доволен, что мне есть возможность попасть в армию. Заявил, что мне 17 лет, т. е. прибавил себе год. – Ври, но не завирайся, – сказал усатый капитан. – У меня есть список, в котором указан год рождения, а твой возраст еще не призывается. Я стал его упрашивать и рассказал о создавшемся положении, что нам не платят денег и не выдают продуктов.

– Хорошо, – сказал он, – я постараюсь тебе помочь. У меня есть в Мичуринске фронтовой друг. Я напишу ему письмо. Он поможет тебе устроиться на работу. А на фронт не спеши. Война в самом разгаре. Придет и твой черед, а сейчас иди работай, а надумаешь поехать в Мичуринск, приходи.

Но я к нему больше не приходил. Когда возвратился в казарму, то многих там уже не было. Их призвали в армию. Остальным выдали бронь.

Приближался праздник 1 Мая, хотелось его чем-то отметить и прежде всего сытно и вкусно покушать. Достали немного пшеничной муки, а тетя Галя, жена начальника станции А. Касатонова, дала молока и несколько яиц. Рассказала, как приготовить коржи и я впервые в жизни их испек. Отец был доволен и я был счастлив. Они показались нам очень вкусными.

Кассир привез нам деньги и я впервые получил заработанные 350 рублей, но купить за них я ничего не мог.

Невдалеке от казармы находился ров поросший лесом. На склонах этого рва устроен склад мин Воронежского фронта. Сюда приезжали машины получать мины не только с 6-й гвардейской армии, командующий И. М. Чистяков, в полосе которой находился этот склад, но приезжали и с 7-й гвардейской армии, командующий М. С. Шумилов. Его штаб находился в Шебекино.

Вдруг рядом со складом начали рваться мины. Они летели из лесочка на противоположной стороне села Ивановка. Взрывы следовали один за другим. Поднялась тревога. В сторону лесочка полетели пули из крупнокалиберного пулемета. Взрывы прекратились, а спустя несколько минут вновь прозвучало несколько взрывов. Считали, что это немецкие диверсанты перебрались через линию фронта с целью уничтожить склад боеприпасов. К счастью мины, выпущенные по складу, не долетали до него метров на двести.

Боевых частей в районе станции не было, но все же организовали десятка два тыловиков и они побежали к этому леску. Местные жители этот лесок называли «Заломное».

На станцию прибыл танк, облепленный автоматчиками и помчался к этому леску. Мы ждали выстрелов и боя, но все было тихо. На станцию прибыла еще автомашина с автоматчиками и заняли оборону вокруг склада. Наконец из лесочка выехал танк и, к нашему удивлению, помчался в противоположную сторону, к селу Лески. Возвратились солдаты. Все они были радостно возбуждены и веселы. Они рассказали, что в овраге они обнаружили мальчиков шесть человек от 5 до 13 лет, которые испугались выстрелов в их сторону и забились в заброшенный блиндаж, оставшийся еще с 1941 года, когда проходила передовая линия обороны наших войск. Рядом с блиндажом они нашли мины, тут же был и ствол миномета без лафета. Закопав ствол в землю и смазав его салом, покрывшейся ржавчиной, начали опускать в него мины.

Когда их извлекли из блиндажа, они выявили большие познания не только мин, но и другого вооружения. Командир танкового десанта, узнав, что они живут в селе Лески, решил отвезти их на танке

к родителям и предупредить их об опасности бросать детей безнадзорными. Но родителей в селе не оказалось, все они были в поле и вручную сеяли зерно. Они таскали плуги и бороны на своих плечах, а дети оказались без надзора взрослых.

Эти дети войны знали больше, чем им необходимо знать в этом возрасте. Школа сожжена, учителей не было. Игры они устраивали с взрывоопасными предметами, взрывали найденные мины, стреляли из винтовок и автоматов, найденных на полях сражений.

Мой двоюродный брат Митя в возрасте 12 лет со своим братом Леней, на два года старше его, проживавшие в этом селе, решили разобрать один из блиндажей для строительства избы. В блиндаже на столике стояло несколько бутылок с красивыми этикетками и лежал какой-то предмет, похожий на куриное яйцо с яркой окраской. Старший брат Леня запретил ему прикасаться к предметам и увел его с этого блиндажа. Когда они возвращались домой с бревном на плечах взятого из другого разрушенного блиндажа, Митя сказал брату: — Я забыл нож, возвращусь и заберу его. Через несколько мгновений прогремел взрыв. Когда Леня спустился в яр, где был блиндаж с бутылками, увидел, что он разворочен взрывом и на пороге лежал мертвый Митя, одежда на нем горела. Спасти Митю не удалось.

Около двух десятков детей от пяти лет и старше погибли в этом селе от различных взрывоопасных предметов и в основном от мин-сюрпризов, а многие остались калеками на всю жизнь.

Но не только в этом селе. Так, спустя более 30 лет после победы, в черте города Харькова, рядом со станцией Харьков-Сортировочный, погиб одиннадцатилетний сын весовщика этой станции М. Пась от оставленной со времен войны мины. Через несколько лет на этом же месте погибли еще ее два сына-близнеца, почти в этом же возрасте. Трудно разобраться, кто же в этом повинен: родители или другие лица, на которых возложены обязанности по обезвреживанию взрывоопасных предметов. Эти погибшие дети не вошли в статистику погибших в период войны, но их к сожалению, были не единицы.

* * *

После праздника отца назначали дорожным мастером на станцию Сажное. Откомандирована и группа железнодорожников. В эту группу попал и я. Фронт находился в 12-15 километрах от станции и

если для пуль мы были недосыгаемы, то для артиллерии это расстояние ничего не значило.

Снаряды частенько залетали на станцию и в полосу железной дороги. На чердаке будки, где мы находились, оборудовали наблюдательный пункт и мне иногда давали посмотреть в стерсотрубу. Небольшая полоса немецкой линии обороны хорошо была видна. НП посещали многие командиры различных родов войск.

Станция была разрушена до основания. Станционное здание сожжено, уничтожены помещения стрелочных постов, взорваны стрелочные переводы. С большим трудом восстановили три станционных пути и подъездной путь свеклопункта. Путьейский околоток насчитывал около 80 человек, что почти в двое превышало штат мирного времени.

Задача путьейцев состояла в том, чтобы содержать путь в исправном состоянии, своевременно восстанавливать его в случаях бомбежки. Но специалистов-путьейцев было мало. В основном это были железнодорожники белгородского узла. Вагонники, паровозники, движенцы, связисты. Они, как и мы, не хотели уезжать в глубокий тыл и не покидали веру в то, что фашисты будут разбиты и они вернутся к своим семьям и привычной работе. Несмотря на то, что многие не работали в пути, они скоро овладели знаниями путьейца и самостоятельно выполняли сложные работы.

Мне нравилось забивать костыли и я старался попасть в бригаду на перешивку пути. Постепенно мускулы окрепли, появилась уверенность. Мне стали доверять работу, требующую квалификацию путьейца. Я уже мог самостоятельно перешить путь по шаблону и произвести исправление просадок пути по уровню. В кривых участках бригадир или дорожный мастер задавали уровень возвышения наружного рельса и проверяли мою работу. Казалось, что нет большой романтики в работе путьейца, но я полюбил её. Радостно было сознавать, что твой труд приносит пользу, приближает час победы, а главное видны результаты своего труда.

Мечта стать железнодорожником родилась еще в детском возрасте. Отец иногда брал меня с собой на ремонтные работы. Мы с ним уходили на весь день, прихватив с собой нехитрый обед. Конечно я не работал, но с любопытством смотрел, как работали взрослые и зачастую по их просьбе приносил им криничной воды. Так постепенно я узнал название всех деталей верхнего строения пути, а также какие бывают неисправности. Вершиной счастья было, когда отец брал меня с собой на проверку закрепленного за ним участка пути измерительной тележкой.

Однажды за этим занятием нас сфотографировал корреспондент дорожной газеты. Через несколько дней мы получили газету, в которой был помещен снимок и надпись под ним, что я мечтаю стать железнодорожником. Позже детские мечты менялись не раз. Хотелось быть и летчиком, и моряком, и футболистом, и художником. Тяга к рисованию не покидала меня всю жизнь, однако война помешала стать художником. Но вернемся к описываемым событиям на станции Сажное.

Мы не имели в достаточном количестве путейских инструментов. Не было самого элементарного: лопат, ломов, подбоек, костыльных молотков. Энтузиасты, и прежде всего Афанасий Петрович Озеров, в прошлом кузнец, взялись оборудовать походную кузницу.

В брошенном жителями селе Крюково нашли телячью шкуру, подвешенную в сарае для просушки и из нее изготовили кузнечный мех. Нашли кузнечный курной уголь в бывших мастерских МТС. Через несколько дней мы уже получили первую продукцию. А. П. Озеров был специалистом кузнечного дела. Он не только изготовлял хорошие инструменты, но, что очень важно, знал технологию закалки их. Он был мастером на все руки.

Самым дефицитным инструментом было зубило, которым обрубали концы изуродованного взрывом рельса. Рельсы, как известно, прокатываются из высокопрочной стали, поэтому зубило должно быть еще крепче. Многие теперь с удивлением, а подчас и с недоверием, относятся к тому, что рельс обрубали зубилом. В некотором смысле они правы. Рельс перерубить простым зубилом невозможно. А делалось это так. На изуродованном взрывом конце рельса делалась насечка на яблоке и подошве рельса. От резких ударов нарушалась структура металла. Несколько рабочих подымали конец этого рельса и резко бросали на подложенный на поперечно уложенный кусок рельса. От резкого удара рельс отламывался в месте насечки. Эту операцию производили рабочие с хорошей физической силой. Приходилось и мне работать в бригаде рубщиков. Рубить рельс не только тяжело, но и опасно. Опасность заключалась в том, что зачастую крошились зубила и рабочий, который держал зубило на проволочном форштеле мог быть травмирован осколками, разлетающимися в разные стороны. Зубила, изготовленные в нашей кузне, такой опасности не представляли. Их головки были мягкими и осколков не давали, за что рабочие всегда благодарили Афанасия Петровича.

Нам пришлось обрубить не одну сотню искореженных рельс и никто не получил серьезной травмы.

Я хотел познать секрет работы с металлом и поэтому добровольно вызывался быть подручным у кузнеца. Очевидно и его устраивал такой помощник. Почти ежедневно, в свободное от работы время, отправлялся в кузницу, находившуюся на открытом воздухе в тени одного из трех вековых дубов, недалеко от казармы. Я помогал кузнецу раздувать горно, а при необходимости и брал молот в руки. Вечерами мы приспособились выливать из алюминия ложки. Вокруг станции валялись остатки сбитых самолетов, а в них алюминия было предостаточно. Мы не только снабдили хорошими ложками всех рабочих, но и создали запас для обмена на продукты. Ждали только случая для поездки в тыл, чтобы попасть на базар в Прохоровку или Солнцево.

А с продуктами было очень плохо. Жителей с близлежащих сел и с пристанционного поселка эвакуировали в тыл. Вагон-лавка, прибывшая к нам, привезла только один горох мало пригодный для еды. Сколько бы его не варили, он оставался твердым, как камень. В каждой горошине находился засохший червячок. Рабочие в шутку его называли «Керенским». Они считали, что этот горох лежал на складе со временем империалистической войны.

Было очень голодно. Варили крапиву и другие травы, но это не спасало от голода. В каком-то дворе нашли высохшую шкуру коровы и по кусочку осмаливали шерсть на костре и варили из нее похлебку, приправляя полевым чесноком. Некоторые рабочие начали опухать, страдали все желудками.

На станцию прибывали грузы для воинских частей. В основном цистерны с автобензином, который немедленно сливался в емкости, закопанные в землю рядом с полотном железной дороги. Прибывали и вагоны с продовольствием. Они выгружались непосредственно в машины и вывозились со станции.

Как-то ко мне подошел старшина и попросил воды для солдат, разгружавших вагоны. Мы разговорились. Он оказался с Харьковщины. В городе Красноград у него осталась семья. Узнав о нашем бедственном положении обещал нам помочь. Фамилия его Золотарев. Меня он стал называть «землячок».

Через несколько дней солдат принес от него записку, в которой было написано номер вагона и больше ничего. Солдат сказал, что в этом вагоне находится мешок с овсом и мы должны его забрать. Спустя несколько часов паровоз, прибывший на станцию, заехал за порожними вагонами и вывез их за стрелку для включения в поезд. Отыскав данный вагон, я вскочил в него и выбросил под откос мешок с овсом. Машинист это видел, но только покачал головой и

спрятался в будку. Я со страхом ожидал, что меня арестуют. Однако меня никто не тронул. Очевидно машинист никому об этом не сказал. Уже в сумерки я принес мешок в казарму и спрятал его за печкой.

На второй день Золотарев вновь приехал на грузовой машине за продуктами, выгруженными ранее в посадку, и зашел к нам. Узнав, что я всю ночь беспокоился, он успокоил меня, сказал, что имеет разрешение своего командира помочь нам, железнодорожникам. Он научил как облущить овес, чтобы получить чистое зерно, а затем крупу.

Из кровельного железа сделали емкость-выварку. В нее наполовину насыпали зерно, заливали кипятком и ставили в русскую печь. На следующий день разбухшее зерно высыпали на железо и просушивали на солнце. Затем обталкивали в ступе и шелуху отвеевали на ветру. Начали варить супы и каши. Мы ожили.

Я почувствовал, как мускулы наливаются силой. С тех пор к овсянке я отношусь с большим почтением и считаю, что это самое лучшее средство при болезнях желудка, расстройстве кишечника. Есть овес – нет голода.

Фашистский бомбардировщик в строго определенное время, примерно в 22 часа, появлялся над станцией и, сбросив несколько бомб, улетал безнаказанно. Мы недоумевали, зная о том, что в районе станции есть зенитные установки, но они почему-то молчали. Днем, встречаясь с бойцами-зенитчиками, на вопрос, почему они не стреляли, получали ответ.

– Не было команды.

Сброшенные бомбы иногда попадали на путь и нам приходилось работать всю ночь, исправляя последствия бомбежки.

Но однажды на небольшой высоте фашистский самолет вновь появился над станцией и сбросил несколько бомб. Было облачно и на фоне облаков самолет был хорошо виден. Прозвучала команда на зенитной батарее и после нескольких выстрелов самолет вспыхнул и врезался в землю. Прозвучал огромной силы взрыв. Очевидно не все бомбы он успел сбросить на землю. Со всех концов раздались крики: – Ура! Кричал и я во всю мощь своих молодых легких. Налеты в ночное время прекратились.

По инициативе дорожного мастера мы в спешном порядке начали сооружать убежище для рабочих. Рыть котлован вышли все рабочие. Место выбрали у трех дубов в пятидесяти метрах от казармы. Через три дня убежище было готово. Оно было перекрыто двумя накатами рельс, положенных в закрой и накатом толстых бревен.

Оно было очень надежное и могло вместить до ста человек. В его надежности мы вскоре убедились. В убежище угодила бомба. Она разметала более, чем в метр насыпанную землю, разбросала первый накат из бревен, но духу дальше не хватило, чуточку раздвинула первый накат рельс. Со стен посыпалась земля и на этом разрушительная сила её окончилась. Находящиеся в убежище рабочие не получили ранений и все были живы.

На станцию стали прибывать поезда и в дневное время. Грузы были различные. Все, что было необходимо фронту, а фронту необходимо много различных грузов: от гвоздя до самолета. Выгруженные из вагонов грузы или сразу вывозились со станции, если это было в ночное время, а днем они тщательно размещались в посадках и маскировались. Хорошая маскировка и продуманная система вывоза грузов обеспечила полную сохранность его.

Над станцией все чаще стала появляться «рама». На этот счет у нас инструкции были четкими – маскироваться и не высовываться. Когда в небе появлялись наши истребители, «рама» стремительно улетала за линию фронта под прикрытие зенитных батарей.

Часто в воздухе завязывались ожесточенные бои между нашими и немецкими истребителями. Почти всегда немецких истребителей было больше. Но наши соколы смело вступали в неравный поединок. Завязывалась карусель, в которой трудно было определить, кто за кем гоняется. Мы привыкли к этим стычкам и продолжали работать, не обращая внимания на воздух.

Однажды, когда мы производили ремонт со сменой шпал на высокой насыпи, на нас неожиданного спикировали два мессера. Пролетев над нашими головами, дали длинную очередь из пулеметов. Все так получилось неожиданно, что мы даже не смогли упасть на землю. Когда самолеты улетели, оказалось, что двое рабочих убиты, один тяжело ранен. Наказанные за свою беспечность, мы стали осмотрительными и перед началом работ выставляли одного или двух наблюдателей за воздухом. В бригаде работали люди пожилого возраста. Им и поручали следить за воздухом.

На следующий день, работая в том же районе, мы наблюдали, как большая группа фашистских бомбардировщиков, пользуясь низкой облачностью, «проплыли» в сторону Прохоровки. Вскоре там загремели взрывы бомб. Через несколько минут этим же маршрутом, скрываясь в нижней кромки облаков, они возвращались назад. Где-то за облаками слышен был воздушный бой. Вдруг из облаков вынырнул наш истребитель и вклинился в строй бомбардировщиков и начал расстреливать фашистов. Замыкающий фашистский самолет

клюнул носом и врезался в косогор, а через мгновение вспыхнул как свеча. Строй немецких самолетов нарушился. Они стали расползаться, как змеи, ища спасения в облаках и огрызаясь огнем бортовых пулеметов.

Истребитель скрылся в облаках, а через несколько секунд он снова появился и понесся наперерез отставшему немецкому самолету. Выпустив шасси он ударил по кабине бомбардировщика и перекинувшись через крыло начал падать. От самолета отделился летчик и над ним раскрылся парашют. Крик ликования вырвался из наших уст. Ветер направлял парашютиста в нашу сторону и мы в порыве бросились туда, где, по нашему убеждению, он должен приземлиться. Но поле было заминировано и мы остановились у проволочных ограждений. Парашютист приземлился на противоположном конце поля и, как после нам сказали минеры, рядом с минами. Минеры, охранявшие поле, вывели его на дорогу, куда подъезжала машина, посланная командованием части из села Тетеревино. Вечером мы узнали, что выпрыгнувшие летчики с немецкого самолета были задержаны, а один из них, итальянец, оказался без парашюта и упал в селе Озерово на огороды. Очевидно фашисты не очень доверяли своим союзникам и не выдавали им парашютов.

Много было разговоров о сбитых самолетах и о таране. Это был первый таран увиденный своими глазами. В дальнейшем, когда разыгралась великая Курская битва, мы не раз были свидетелями бесстрашия наших летчиков с фашистскими стервятниками. Они вели тяжелые воздушные бои, дрались до последнего, до конца. В этой битве прославился своим беспримерным героизмом гвардии старший лейтенант А. К. Горовец. Встретив большую группу бомбардировщиков «Ю-88», он врезался в их строй и один за другим сбил 8 самолетов. Когда кончились патроны, герой пошел на таран и уничтожил еще одного «Юнкерса». Его самолет был подбит и врезался в землю. Это единственный летчик, который в одном бою сбил 9 самолетов.

К фронту прибывали все новые и новые подразделения. В ночное время солдаты рыли траншеи, оборудовали основные и запасные артиллерийские позиции. В рощах, перелесках, в складках местности концентрировались войска. Они строго соблюдали маскировку.

Для проведения агитационно-массовой работы командование 375 стрелковой дивизии, которой командовал полковник П. Д. Говоруненко, приняло решение о строительстве полевого клуба в посадке, рядом с железной дорогой. Нам приказали изыскать необходимое количество рельс для перекрытия огромного вырытого саперами котлована.

Сняв рельсы с улавливающего тупика мы доставили их к месту строительства в двух километрах от станции. По окончании строительства нас пригласили в клуб. Он был отделан очень хорошо. Нам рассказали о разгроме фашистских войск у Сталинграда. В заключение показали документальный фильм о пленении фельдмаршала Паулюса и художественный фильм «Путевка в жизнь». Мы смотрели его и вспоминали мирное время, дом, родных, оставшихся за линией фронта.

Однажды немецкий самолет уже в сумерки совершил налет на станцию Беленихина. В это время там находился состав с боеприпасами. Паровоз от него отправлен для набора воды на станцию Прохоровка. Во встречном направлении у входного сигнала находилась санитарная летучка с ранеными солдатами. Бомбы попали в состав, в котором находились боеприпасы. Загорелись вагоны. Главный кондуктор санлетучки. Иван Ананьевич Пашков вместе с машинистом приняли решение при закрытом семафоре въехать на станцию и по возможности оказать помощь в ликвидации последствий налета. Стрелочника на посту не оказалось. Он погиб при бомбежке вместе с дежурным по станции. Связь с соседними станциями нарушена. Над станцией кружил самолет, очевидно выбирая момент для следующей порции бомб. По свободному пути они проследовали на северную сторону станции, мимо горящих вагонов. В нескольких местах загорелись вагоны в санитарном поезде. Силами бригады очаги пожара удалось погасить. Заехав на путь, где стоял горящий состав, им удалось отцепить несколько вагонов и отъехать от состава. В этот момент начали взрываться боеприпасы.

Когда взорвались первые бомбы на станции Беленихино, мы еще не спали. Начальник станции Пантелей Иванович Озеров попросил отца кого-либо послать на станцию Беленихино и выяснить обстановку. Связь была нарушена. Дорожный мастер приказал мне сбегать на станцию и возвратиться обратно. Одно слово сбегать на соседнюю улицу, а тут до станции двенадцать километров, а в оба конца двадцать четыре.

Даже для меня, чемпиона города по бегу среди юниоров, такая прогулка предстояла не легкой. Я заскочил в казарму, где мы находились в ночное время, взял баклажку и наполнил ее водой. начальник станции вручил мне пакет для начальника станции Беленихино и побежал. Зарево от пожара на месте бомбежки разрасталось. Я был уже посредине пути, когда прозвучал огромной силы взрыв, а через некоторое время второй. Столб огня поднялся высоко в небо. Стан-

ция Беленихино расположена на возвышенности и мне хорошо было видно, как летели от взрывов горящие вагоны.

Близко подойти было опасно и я издалека наблюдал за этой разрушительной силой. Стало светать и нужно было возвращаться на станцию Сажное, но тут я увидел, что оттуда приближались рабочие с инструментами, погруженные на вагончик, а со стороны Прохоровки к семафору подъехала летучка с военными железнодорожниками.

На месте станции дымились глубокие воронки. Взрывом разбросаны грузы, находившиеся в вагонах: медикаменты, консервы, обмундирование, два вагона с коровами. Все было уничтожено.

Начальник станции Алексей Касатов во время налета находился дома, а жил он в путевой будке. После бомбежки он принимал участие в восстановительных работах и в течение двух суток не отлучался со станции.

Но прежде чем приступить к восстановлению необходимо было расчистить завалы, убрать покореженные взрывом вагоны, в которых продолжали гореть грузы. Взрывались и разлетались во все стороны банки со свиной тушенкой, горел вагон с мылом. Рабочим удалось выхватить из огня несколько банок консервов, хотя они побывали в пожаре и банки полопались, а жир с них вытек.

Не ожидая окончания ликвидации пожара с обеих сторон приступили к восстановительным работам. Засыпали глубокие воронки, образовавшиеся от взрывов боеприпасов растаскивали искореженные рельсы, шпалы.

Над станцией появилась «Рама». Очевидно фашистское командование хотело убедиться в результатах бомбежки, но её отогнали истребители. В районе станции неоднократно возникали воздушные бои наших истребителей с фашистскими самолетами, но прорваться им к месту работы так и не удалось.

Лишь к вечеру при помощи танков растащили обгорелые и разрушенные взрывом вагоны.

Не хватало рельсов, шпал, креплений. Все это подвозилось на вагончиках с соседних станций, где разбирали станционные пути.

Уже в сумерки один главный путь был восстановлен на живую нитку. Это означало, что некоторые звенья рельсов взяты только на один или два болта, не все костыли были забиты, не доведены до нормы раскустовка шпал, в некоторых местах в путь уложены рельсы менее 3 метров, что в нормальных условиях недопустимо.

Рабочие от усталости валялись с ног. Около 20 часов они работали без отдыха и перерывов на обед. Обед состоял из тех консерв,

которые мы подобрали на пожаре. Они были пропитаны дымом и горечью. Их поели не прерывая работу. Не было питьевой воды. Единственный колодец быстро был опустошен. Назначили водоносов, которые приносили воду за 2-3 км с села Ивановка. Когда объявили отдых, изнуренные рабочие тут же уснули.

Пакет, который я должен был вручить начальнику станции Беленихино, остался у меня. Уже значительно позже, работая дежурным по станции, я осознал, что в пакете было предложение перейти на письменный способ сношений при перерыве всех видов связи, как этого требует инструкция по движению поездов. Но эта моя забывчивость на ход событий не повлияла.

Это только один из многих случаев, из которого видно, как трудно приходилось работать железнодорожникам, и прежде всего путейцам, в условиях фронтовой зоны.

* * *

2 июня 1943 года из Москвы прибыл 60-й отдельный дивизион бронепоездов. В его составе находились два бронепоезда: № 746 («Московский метрополитен») и № 737. «Московский метрополитен» дислоцировался на станции Сажное, а № 737 на станции Беленихино. Штаб и база дивизиона – на перегоне между станциями Беленихино и Прохоровка. История создания его такова.

Работники Московского метрополитена собрали и внесли в фонд обороны страны 706 тысяч рублей. На общем собрании рабочих было принято решение просить Верховного главнокомандующего о строительстве на эти деньги бронепоезда и назвать его в честь московского метрополитена. В ответ была получена телеграмма:

«Прошу передать работникам Московского метрополитена, собравшим 706 тысяч рублей на строительство бронепоезда, мой братский привет и благодарность Красной Армии. Желание работников метрополитена будет исполнено. И. Сталин».

Мы были восхищены красавцем бронепоездом. В своем составе он имел 4 бронеплощадки вооруженных 76 мм орудиями в танковых башнях с укороченными стволами и круговым обстрелом. В самой бронеплощадке размещались 4 станковых пулемета в шаровых установках. При необходимости эти пулеметы могли быть использованы для отражения воздушных налетов вражеской авиации. Скоро-

стрельность пушек доходила до 30 выстрелов в минуту. Кроме этих бронеплощадок было два зенитных орудия калибра 37 мм. Они могли производить до 180 выстрелов в минуту.

Паровоз серии ОВ также был бронированным, а на тендере находилась командирская рубка с радиостанцией.

Командир бронепоезда Борис Павлович Есин имел телефонную связь со всеми бронеплощадками, а также хороший обзор в обе стороны. Тут же находился и крупнокалиберный пулемет для отражения воздушных налетов.

Командирами бронеплощадок были: Курочкин Яков Васильевич, Кириллов Дмитрий Федорович, Перлин Борис Львович, Баглаев Федор Васильевич, Трухин Анатолий Сергеевич. Замполитом – Паничкин Владимир Кузьмич, старшим радистом – Выгорский Петр Николаевич, военфельдшером – Городчуков Александр.

В отличие от бронепоездов, которые мне приходилось видеть на картинах и в кинофильмах «Московский метрополитен» выгодно отличался от своих собратьев. Он по всем параметрам превосходил ранее построенные бронепоезда в нашей стране по вооружению, по техническому оснащению и по условиям жизнедеятельности его экипажа.

Мы с группой рабочих и солдатами, находившихся в окопах, расположенных недалеко, с интересом рассматривали этот красавец-поезд, пока нам не предложили разойтись и не привлекать внимание фашистской авиации.

Уже значительно позже, когда я собирал материалы для книги «На рельсах огненной дуги», познакомился с историей создания бронепоездов в нашей стране.

Небольшое количество бронепоездов нам досталось в наследие от царского самодержавия. Они были плохо вооружены и броневая защита желала быть лучшей.

Первый бронепоезд был построен на Путиловском заводе в Ленинграде в ответ на опубликованную в газете «Правда» статью В. И. Ленина «Социалистическое Отечество в опасности». Он был назван «Путиловец» и уже в ноябре принимал участие в боях под Оршей, а затем в Гжатске.

К концу 1918 года Красная Армия имела уже 23 бронепоезда, а через два года 100 бронепоездов.

В период Великой Отечественной войны было построено свыше 700 бронепоездов. К концу 1945 г. в стране было 377 отдельных дивизионов, не считая бронепоездов, не входящих в дивизионы и зенитного бронепоезда.

Команда бронепоезда ежедневно меняла маскировку. Для этой цели использовались деревья и кустарники рядом расположенной рощи. Даже в нескольких метрах от бронепоезда несведущему трудно разглядеть, что за зелеными ветками находится такая грозная техника, тем более, что сам бронепоезд был выкрашен в зеленый цвет.

При налете фашистских самолетов команда бронепоезда не выдавала себя и в отражении налетов не принимала участие, они сохраняли секретность нахождения бронепоезда на станции. Он почти каждую ночь выезжал на станцию Беломестная, откуда производил артобстрел по заранее выявленным огневым точкам противника.

Очевидно крепко они досаждали фашистам, потому что в районе станции вновь стала появляться «рама», как мы называли самолет-разведчик «Фоккс-Вульф-190». Зенитки молчали и она беспрепятственно кружила по несколько часов в воздухе. Очевидно немцы удостоверились, что на станции находится бронепоезд и однажды, пользуясь низкой облачностью, группа их бомбардировщиков обрушила смертоносный груз на станцию. После первых взрывов бомбы бросились в убежище. Один за другим пикировали самолеты и сбрасывали бомбы на пути, где не было ни одного вагона. По ним стали стрелять несколько зенитных орудий, в том числе и зенитки бронепоезда. Один из юнкерсов вспыхнул и, теряя высоту, направился в сторону фронта. Но через некоторое мгновение взорвался и разламываясь на куски упал на землю. Самолеты, как появились, так и скрылись внезапно.

На станционных путях зияли огромные воронки. Некоторые рельсы согнуты в спирали. Бронепоезд остался невредимым. Одна из бомб упала рядом с зенитным орудием и двое артиллеристов получили ранения, орудие повреждено. Мы принялись восстанавливать разрушенный путь. Нам никто не приказывал, но мы не уходили с работы до тех пор, пока не был забит последний костыль и движение поездов не восстановлено. Это уже было глубокой ночью.

В жизни приходилось наблюдать, когда некоторые чинуши бросают неоконченное дело на полпути, мотивируя концом рабочего дня, хотя для окончания этой работы требуется буквально несколько минут.

После этого «неожиданного» налета нам объявили, что мы, железнодорожники, передаемся в качестве путейской роты бронепоезду и теперь должны выполнять распоряжения командира бронепоезда в случаях повреждения путей. До этого нам уже объявили Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения на железных дорогах страны. На фронте было относительное затишье, но мы чувствовали, что это затишье перед бурей.

В ночное время подвозились боеприпасы, продовольствие, вещевое имущество. Все это тщательно маскировалось. Нам часто приходилось принимать участие в выгрузке прибывших вагонов. Июньские ночи короткие, поэтому стремились поскорее освободить вагоны и отправить их в тыл, чтобы не привлекать внимание противника. Тщательная маскировка, продуманный график движения поездов вводили в заблуждение фашистских разведчиков. Часто бомбили станцию, когда на путях не было ни одного вагона. Бронепоезд переместился со станции на подъездной путь свеклопункта.

Но, как известно, паровозу ежедневно необходимо набирать воду и через сутки заправляться углем. Командование запретило отправлять бронепоезд на заправку на станцию Ржава. Стали разбирать здание МТС и снабжать дровами паровоз, а на заправку водой бронепоезд ездил каждую ночь к фронту и буквально под носом у немцев набирал воду из речки Липовый Донец, что пересекает железную дорогу у станции Беломестная.

Ежедневные выезды бронепоезда в ночное время к фронту создавало угрозу для следования автогужевого транспорта через переезд, поэтому возник вопрос о безопасности следования автотранспорта на переезде. Срочно оборудовали его ограждающими шлагбаумами. Меня назначили дежурным. Провели инструктаж и, снабдив меня сигнальным фонарем, с большим трудом найденным где-то в станционном хозяйстве. Дорожный мастер предупредил меня, что после дежурства на переезде я обязан был в дневное время дежурить в казарме. Кроме уборки помещения в мою обязанность входило: наносить воды к приходу рабочих, наготовить дров, а в случае появления на станции поезда, охранять переезд. Спать мне приходилось урывками. Вечером, когда рабочие приходили с работы и утром до ухода их на работу. В последствии мне обещали дать отоспаться, когда меньше будет работы. А работы было много. Нам приказали снимать рельсы и крепления со второго пути, погружать их на платформы и отправлять в сторону Курска. Поэтому все рабочие были на строгом учете, а мне, как малолетке, поручили более легкую работу – охранять переезд.

* * *

Обычно на станцию привозили две платформы, которые вручную рабочие отгоняли на перегон. На них погружали рельсы, снятые с пути, и вручную пригоняли на станцию. Их отправляли в сторону Курска. Мы считали, что рельсы отправлялись в тыл на переплав для

изготовления оружия и в частности брони для танков. Но через несколько дней группу рабочих отправили с рельсами, чтобы на месте их выгрузить и возвратиться обратно. В эту группу включили и меня. Никто не знал, куда мы едем и когда возвратимся. Уже на станции Сараевка мы поняли, куда нужны рельсы. К станции примыкала новая дорога, уходящая в степь. В своей книге «Стальные перегоны» генерал-полковник П. А. Кабанов пишет, что за неимением необходимых материалов нарком путей сообщения разрешил снять рельсы и шпалы со второго пути Ржава-Белгород и Льгов-Готня.

Следуя к месту выгрузки, мы видели по обеим сторонам железной дороги много гражданского населения. Они производили отсыпку земляного полотна. В основном это были молодые девчата. Они приветствовала нас. Станным было то, что в конце нашего пути шпалы были уложены прямо на землю и естественно мы продвигались со скоростью не более 5 км в час.

Разгрузив рельсы по указанию капитана железнодорожных войск, мы, взобравшись на тендер паровоза, посмотрели вперед. Обзор был очень хороший и мы видели до самого горизонта большое количество людей, работающих на трассе. На плечи гражданского населения легла самая трудоемкая работа. Они отсыпали земляное полотно. Тысячи кубометров земли перемещалось только с помощью лопат и мускульной силы. Норма выработки на каждого работающего составляла 3,5 кубометра, но соревнование среди работающих достигло небывалого накала. Большинство работающих эту норму значительно перекрыли, и доводили её до 6 кубометров.

Вторично мы побывали на стройке через несколько дней, но уже рельсы выгрузили значительно дальше, чем в первый раз. Ежедневно строители вводили в строй до 3 км пути, а это было рекордом. Зная, куда идут снятые с пути рельсы, рабочие стали просить давать под погрузку не две, а четыре платформы. Но очевидно в парке не хватало этого подвижного состава и нам по прежнему привозили по две платформы. Иногда на станцию прибывали грузы, погруженные на платформы. В этом случае мы, после выгрузки, забирали их под погрузку рельс. Однажды мы взяли четырехосную платформу и вручную погнали ее на перегон под погрузку. Место погрузки находилось в пределах 8 км от станции. Профиль пути не позволял произвольно пускать платформу, у нее не было ручного тормоза. От села Тетеревино и до станции Беленихино колея шла под уклон примерно восьмитысячный. Дорожный мастер отсутствовал, бригадир с группой рабочих ушли на место работы раньше часа на два и мы были представлены самим себе.

Один из пожилых рабочих скомандовал всем садиться на платформу, которая под собственным весом начала набирать скорость. Все были довольны. Мы уже мчались с приличной скоростью, когда кто-то скомандовал прыгать. Все попрыгали, но человек шесть остались на платформе, остался и я. Мы знали, что какую бы скорость не набрала платформа, перед станцией Беленихино подъем и там скорость погаснет. Так оно и получилось. На большой скорости мы промчались мимо рабочих, ожидавших нас на месте погрузки, а затем на подъеме замедлили ход и в обратном направлении прикатили платформу под погрузку. К счастью, никто серьезно не пострадал, когда прыгали на ходу, но ушибы, царапины и синяки были у многих.

За такую инициативу нам крепко досталось и от бригадира и от дорожного мастера. Этот случай был долго предметом разговора и насмешек. Мы даже выпустили на клочке бумаги сатирический боевой листок, где были нарисованы рабочие с ангельскими крылышками, слетающие с платформы под откос. Рисунки делал я, так как имел в этом вопросе навык. В школе я был редактором и оформителем классной стенной газеты.

* * *

Меня, вместе с Ильей Андросовым, командировали на станцию Ржава за получением путейского инструмента.

Получив в мастерских дистанции инструменты, ожидали поезд в сторону фронта. Расположились в тени деревьев и задремали. Проснулись от частой стрельбы зениток. Предполагая, что фашистские самолеты будут бомбить станцию, где скопилось много вагонов, мы побежали на край поселка, чтобы найти подходящее убежище. Над нашими головами с ревом пролетел «мессер» и сбросил несколько небольших бомб. Взрывной волной нас бросило на землю.

Когда пыль от взрыва рассеялась, я увидел лежавшего у края дороги Илью. Он зажимал руками бок. Между пальцами текла кровь. Бинта у нас не было и я разорвал свою нательную рубашку, хотя она и была не первой свежести, кое-как перевязал его. Потом появился военфельдшер и сделал ему перевязку по всем правилам прямо у дороги. Рана оказалась не опасна, но его отправили в госпиталь, чтобы извлечь осколок. Я обратился к дежурному по станции с просьбой отправить меня на станцию Сажное. Он обещал устроить меня на первый поезд, уходящий в сторону фронта.

И вот я на тормозной площадке наливного состава с авиабензином. Быстро смеркалось. Двое военных, проверив у меня документы

на станции Ельниково, сказали, что поезд дальше не пойдет, а будет стоять на станции до утра. Оставив инструменты на тормозе, я отошел подальше от состава, прилег на траву и уснул. Проснулся от близких взрывов. Бомбили станцию, но поезда на месте не оказалось. Чувствуя, что мне крепко попадет за утерянный инструмент, не раздумывая, бросился в погоню и через пару часов был уже в Прохоровке. Только тогда я вспомнил, что нужно было обратиться в Ельниково к дежурному по станции, чтобы он позвонил по линии и сняли бы инструменты. Обратился к дежурному по станции Прохоровка. Рассказал ему о своей беде и попросил его помочь.

– Не волнуйся. Твой инструмент уже в Сажном, а тебе приказано отдыхать. Следующим поездом я тебя отправлю.

Оказалось, что фашисты охотились за составом с авиабензином. Поэтому на станции Ельниково ему устроили ложную стоянку, о чем широко рекламировали, а затем его тихо отправили дальше. Цистерны с горючим были доставлены на станцию Сажное и в полной сохранности слиты в емкости, зарытые в землю. Говорили, что лазутчики, охотившиеся за наливным составом и направлявшие фашистскую авиацию на бомбежку, обезврежены.

* * *

Вскоро меня послали на станцию Прохоровка, чтобы доставить оттуда зубилы для рубки рельс. Они были доставлены туда какой-то оказией из дистанции. Ехать было нечем и чуть забрезжив рассвет я пошел пешком и к обеду был уже в Прохоровке. Получив у дорожного мастера инструменты, отправился в обратный путь. Солнце припекало, хотелось есть. Инструменты в мешке тяжелели с каждым шагом. К заходу солнца я еле добрался до станции Беленихино. Зашел в будку, где жил начальник станции. Его жена, тетя Галя, хорошо меня знала и настояла на том, чтобы я остался ночевать. Она видела, какой у меня был измученный вид и еле держался на ногах. За день мне удалось прошагать около 40 километров, из них 14 с тяжелой ношей на плечах.

Полужинав, я устроился на ночлег под деревом недалеко от будки и уснул крепким сном. Среди ночи меня разбудили ударом сапога и потребовали документы. В лицо мне направили луч карманного фонаря. Я сразу не сообразил, что от меня требуют и сказал, что документов нет.

– А что в мешке? – спросил один из них.

– Инструменты, – ответил я и попытался показать их. Они с быстротой молнии заломили мне руки за спину и стали знакомиться с содержанием мешка.

В это время на шум из будки вышла тетя Галя и стала требовательным голосом говорить им, чтобы они меня не трогали.

Это наш железнодорожник. Отец его работает дорожным мастером на станции Сажное и он несет туда инструменты.

Меня повели в будку. Немного успокоившись, я вспомнил, что мне давали какую-то бумажку, которую положил в карман гимнастерки. Когда они прочли ее, то рассмеялись и со всей серьезностью сказали:

– А мы думали, что ты фашистский диверсант. И если бы не тетя Галя, плохо могло кончиться для тебя.

Оказалось, что они квартировали у Касатоновых, но приходили к ним только на ночлег, а иногда их не было и несколько суток. Когда они обнаружили меня спящим в кустах, у них возникло подозрение и они решили проверить, поэтому они так грубо со мной и обошлись.

Они сели за стол поужинать и пригласили меня. Налили мне полстакана спирта, нарезали колбасы, но я в то время спиртное и в рот не брал и наотрез отказался, а колбасу уминал за обе щеки. Тетя Галя угостила нас молоком.

Спать больше мне не пришлось и лишь заалел восток, я вновь зашагал по шпалам. Пройдя несколько километров, повстречался с рабочим, его послал отец оказать мне помощь.

Позже начальник станции рассказал, что офицеры, которые были у них на постое, служили в «смерше», что означало «смерть фашизму». Эти подразделения были созданы для борьбы с фашистскими диверсантами. Туго пришлось бы мне, если бы меня обнаружили в другом месте.

Наш околодок первым закончил демонтаж второго пути. Все рельсы и крепления к ним отправлены на строительство «Осколянки». Теперь мы приводили в порядок путь, чтобы поднять скорость движения поездов на закрепленном за нами участке.

За все время нахождения на станции мы только один раз получили продуктовый паек. Он состоял из нескольких килограмм гороха, которого никак не удавалось сварить. Сколько бы его не варили, он оставался твердым. Как известно, работа в пути очень тяжелая. Таскать рельсы весом до 500 кг в голодном состоянии привело многих до изнеможения, некоторые рабочие стали опухать с голоду.

На станцию прибыли командующий Воронежским фронтом генерал армии Николай Федорович Ватугин. Мы его не знали в лицо, как и не знали других командиров, сопровождавших его. Только после его отъезда нам сказали, кто это был. Он осмотрел оборонительные сооружения в районе станции, побывал на бронепоезде и поставил перед командой задачу – не пропустить врага через железную дорогу. Затем подошел к нам, железнодорожникам. Расспросил, как мы живем и в чем нуждаемся. Он обратил внимание на путевой молоток, который я держал в руках.

– Не тяжел ли молоток для тебя? – спросил он. Я объяснил, что чем тяжелее молоток, тем легче и скорее можно забить костыль, а облегчить молоток ничего не стоит, ведь у нас своя кузница.

Узнав, что я из Харькова, он, обращаясь ко всем, сказал, что не долго уже фашистам осталось хозяйничать в этом городе и на нашей земле вообще.

Во время нашей беседы вторая группа рабочих вручную пригнала с перегона платформу с рельсами и подошла к нам. Командующий остался очень доволен работой железнодорожников. Он посоветовал нам не скучиваться в казарме, где мы до этого ночевали, а рассредоточиться. Спустя два дня в казарму угодил снаряд, но она была пуста. Мы были за ее пределами, поэтому обошлось без жертв.

Когда командующий собрался уходить, его внимание привлекла группа рабочих, которые лежали недалеко от железной дороги в тени деревьев.

– А почему эти товарищи не работают? – спросил он у дорожного мастера. Тот замялся, но видя, что командующий с нетерпением ждет ответа, объяснил, что эти рабочие ослабли от постоянного недоедания. У них стали пухнуть ноги, поэтому им поручена более легкая работа. Они, сменяя друг друга, по очереди затачивали инструменты, выстругивали деревянные ручки для подбойных и костыльных молотков.

В первую очередь от недоедания страдали люди крепкого телосложения и большой физической силы. Они, как правило, выполняли самую тяжелую работу. В «лазарете», как мы называли эту команду, оказался и наш кузнец А. Озеров. Его отсутствие было особенно ощутимо, ведь он изготавливал и ремонтировал путевые инструменты, без которых работать в пути невозможно.

Командующий возмутился, что мы не получали продуктов и пообещал поговорить с кем надо. Обращаясь к одному из сопровож-

дающих его командиру, спросил: – Можете ли вы помочь железнодорожникам? Что ему ответил командир, мы не слышали, но уже поздно вечером того же дня к нам на броневике доставили со станции Ржава концентраты, а на следующий день ящик с кременчугской махоркой. Курильщики были очень довольны подарком командующего. Через пару дней к нам прибыла вагон-лавка и каждому рабочему выдали по 20 кг муки и другие продукты. Нашлись специалисты по хлебопечению. Они пекли хлеб высокого качества. Мы были спасены от голода.

* * *

В те июньские жаркие дни поля были покрыты ярко-желтым ковром. Поля в этом районе не обрабатывались более двух лет. Сорняки распространились повсюду. Особенно много было донника. Недаром его даже в фармакологии называют «желтым». Донник, сурепка, полевой клевер, ромашка, лютики – все это образовало ярко-желтый ковер. Куда не кинешь взор, всюду цветы. Они маскировали глубоко зарывшиеся в землю блиндажи и окопы, боевую технику.

Еще по приезду в Сажное мы с отцом сняли с дерева пчелиный рой и посадили его в бочку из-под повидла. Откуда он взялся трудно сказать. Ведь население из фронтовой зоны отселено. Возможно, у кого-либо остались пчелы. Рой был мощный. Отец всегда держал в хозяйстве несколько пчелиных семей и умел хорошо с ними обращаться. Бочку с пчелами водворили на чердак казармы, где половина чердака была разрушена взрывом снаряда, но пчелы находились в противоположном углу. Медоносов было много и погода благоприятствовала медосбору. Через месяц импровизированный улей был полон свежих сот и залит душистым медом. Это было хорошим подспорьем для нашего скудного меню.

* * *

Желающих дежурить на переезде не было. Ведь он находился в пределах станции, а ее бомбили довольно часто. Поэтому, работая на перегоне, шансов попасть под бомбежку было меньше. Очевидно это и стало причиной отказа быть переездным сторожем. Меня вновь назначили на переезд и предупредили, чтобы я изучил правила технической эксплуатации и инструкцию по сигнализации. Инст-

рукций не было. Я должен был запоминать все, что говорили старшие. А они говорили разные вещи. Уже упоминалось о том, что в путейские рабочие попали работники различных служб и профессий и каждый знал правила в области своей профессии. Между моими «учителями» возникали споры в знании правил. В свободное время со мной занимался отец. Он очень доходчиво объяснял мне суть и на практических примерах помогал усвоить их. Рабочие устроили мне своеобразный экзамен. В основном задавали вопросы по сигнализации и я на них отвечал. Решение было единодушно, что знания у меня не плохие. Я вновь стал дежурить на переезде. Если раньше можно было спокойно сидеть и ожидать, когда появится шум приближающегося к станции поезда и, закрыв шлагбаум, встречать поезд, то теперь неизвестно с какой стороны и когда придет поезд. Кроме нашего бронепоезда к фронту выезжал и бронепоезд № 737 со станции Беленихино. Они бесшумно появлялись в ночной темноте за сотню метров от переезда и случись какой-либо затор на переезде, беды не миновать. К счастью, в ночное время движение автотранспорта было небольшое, но пешие команды проходили часто. Они не предполагали, что движение по железной дороге активизируется в ночное время. Я постоянно находился на переезде, прислушиваясь, и как только услышу шум приближающегося поезда, предупреждал их об опасности.

Однажды, услышав стук колес приближающегося поезда, я закрыл шлагбаум, на котором горел фонарь с замаскированным красным цветом. Красная полоса фонаря была четко различима с расстояния 100 метров. Из-за посадки на дороге появилось несколько автомашин, это я определил по звукам моторов. Еще раз убедился, что сигнал горит, я был спокоен. Но первая машина, не сбавляя скорости, врезалась в шлагбаум. Посыпались стекла. Машина выехала на путь и остановилась. Раздались крики и следовавшая вторая машина врезалась в первую. С нее посыпались ящики со снарядами. Путь был загорожен. Я испугался, что в эту кашу может врезаться бронепоезд, который должен возвратиться на место стоянки. Помня наказ отца, что в такой ситуации необходимо срочно оградить опасное место, побежал навстречу ожидаемого поезда. За спиной раздались крики в мой адрес, а офицер сопровождавший машины, вытянул из кобуры пистолет и грозил мне расстрелом.

Отбежав метров триста, увидел, что навстречу приближается бронепоезд с зажженными сигналами на головном вагоне.

Я стал давать сигнал остановки. Когда бронепоезд остановился, я рассказал, что переезд загроможден, столкнулись две автомашины

и рассыпались ящики со снарядами. По приказу командира бронепоезда к переезду пошел старший разведчик бронепоезда Михаил Ермошкович и еще один солдат. Когда подошли к переезду, он был уже свободен. Одна из машин стояла метров за двадцать за переездом и солдаты укладывали на нее ящики со снарядами. Офицера, грозившегося меня расстрелять, не оказалось. Он понял свою неправоту и уехал на первой машине. На следующий день от командира бронепоезда я получил благодарность за бдительность, а изогнутый шлагбаум пришлось ремонтировать.

* * *

Через несколько дней после этого случая на переезде, на станцию из Курска прибыл поезд, в котором находилось несколько вагонов для нашей станции. Машинист, оставив помощника и кочегара на паровозе, отправился к дежурному по станции, находившегося в бетонном погребе, где раньше хранили керосин. В это время на бреющем полете над станцией пролетел фашистский самолет и дал очередь по стоящему составу. Кочегар находился на тендере. Он зачищал уголь к лотку по указанию машиниста – его отца. Миша, так звали кочегара, был убит наповал. Чувствуя неладное, машинист прибежал к паровозу и стал звать сына, но он молчал. Помощник машиниста заглянул на тендер и обнаружил там окровавленное тело кочегара.

Мишу, а ему было всего 17 лет, похоронили под дубом, где мы устроили бомбоубежище. На всю жизнь мне запомнилось окаменелое лицо машиниста – Мишиного отца из Мичуринска. Он шептал проклятия фашистам и часто повторял слова:

– Ой Миша, Миша, что я скажу матери?

– Да, Миша погиб как солдат, на боевом посту и похоронен с почестями, которые мы могли оказать ему во фронтовых условиях.

* * *

На фронт прибыли артисты фронтовой бригады. Помещения для представлений не было, а подвергать людей смертельной опасности нельзя. Вновь выручили дубы и наше убежище. Под их кронами разместились сотни солдат, а холм убежища стал импровизированной сценой. Ни один театр мира не может похвастаться тем, что в его стенах за световой день дано 8-10 концертов. В течении

всего дня выступали артисты, сменяя друг друга. Менялись и зрители. Прямо из фронтовых окопов приходили и приезжали сюда подразделения чтобы приобщиться к искусству.

В составе артистов оказались и артисты филармонии Харькова. Они с интересом расспрашивали нас о Харькове, который они оставили еще в 1941 году.

Очевидно фашистская разведка засекала скопление войск и когда, уже в сумерках, представление окончилось и все разъехались по своим назначениям, налетели фашистские стервятники. Они прицельно бомбили именно этот район, где проходило выступление артистов. Все, кто оказался в этом районе, спустились в убежище. Бомбы рвались рядом с убежищем, но жертв не было. Ранение получили несколько бойцов, находившихся в зоне бомбежки.

* * *

Спустя 50 лет после данного случая, я побывал на месте бывших боев и увидел спиленные дубы, которые лежали, как трупы на месте, где их свалили. Один самый мощный одиноко стоял, ожидая своей участи. Его не успели свалить по той причине, что в его теле застряли сотни осколков от взорвавшейся бомбы и бензопила не могла его одолеть, а сваленные дубы не могли вывезти из-за отсутствия подъемной техники.

Пришлось поднять всю общественность Яковлевского района. В газете «Победа» опубликовали мой рассказ о дубах и в защиту одиноко стоявшего израненного исполина. Это возымело свое действие. Дуб был спасен, но надолго ли? Разве не найдутся «любители природы», чтобы уничтожить эту реликвию – ровесника железной дороги.

Когда начали строить убежище, некоторые рабочие говорили, что это братская могила, но после того, как от взрыва бомбы никто не пострадал, мнение их изменилось. Мы, находившиеся в тот период в убежище, отделались легким испугом и легким потрясением.

* * *

Зарплату нам выплачивали регулярно, но купить за нее ничего не могли. Если у кого появлялась возможность что-то продать, то это делалось только в обмен на вещи. Такие продукты, как соль и табак ценились на вес золота. За них можно было приобрести все.

Мой земляк, как он меня называл, старшина Золотарев, часто приезжал на станцию и отправлял продукты, прибывшие в вагонах,

на армейские склады. Где они находились, мы не знали, а он об этом не распространялся. Он старался чем-то нам помочь. Курильщик угощал махоркой. Мне часто давал концентратов, сухарей. Однажды предложил мне оказать помощь – выгрузить прибывший на станцию вагон. Какой там был груз, он не сказал. Для разгрузки вагона он отобрал только двоих: меня и еще одного рабочего, фамилии которого не помню.

Когда мы подошли к месту выгрузки, то вагон был уже открыт, из него летели какие-то подушки прямо в кузов грузовой машины. Двое солдат укладывали их в кузове, остальные солдаты находились в вагоне. Когда машина отъехала, он представил нас солдатам и сказал, что сейчас подъедут еще машины и мы должны как можно быстрее загружать их. Старшина ушел. Солдаты сказали, что в этих подушках находится турецкий табак. Из вагона исходил ароматный запах. Солдаты уже нашли возможность достать табак и набрать в карманы. Угостили и меня. Я конечно не был знатоком, но то, что аромат был очень приятный, это я сразу осознал. Подъехали машины. Мы поскидали гимнастерки и принялись за работу. В вагоне было очень жарко, он накалился на солнце. Пот застилал глаза, чувствовалась усталость, но нас все время поторапливали шофера. Они хотели до места назначения добраться в светлое время. В сумерки окончили погрузку последней машины. Пришел Золотарев и поблагодарил нас за помощь. Мне он шепнул, чтобы я ночью забрал в кустах табак, а сам уехал с последней машиной. Как его взять, я не знал. Ведь в десяти метрах от кустов постоянно находился часовой, охраняя грузы, выгруженные из вагонов. А прежде нужно было пройти мимо часовых у бронепоезда. Но в эту ночь бронепоезд отправился на заправку водой и я решил испытать счастья. Ползком пробрался к месту, куда указал старшина и сразу по белому цвету обнаружил упаковку табака. Я даже растерялся. Но азарт уже трудно остановить. С большой осторожностью стал возвращаться тем же путем. К счастью часовой меня не услышал. Запрятав в брошенном окопе табак, я продолжал дежурить на переезде. Всю ночь в голове возникали разные мысли. А вдруг за мной следили? И зачем я согласился на эту авантюру?

Через два дня появился старшина. – Ну как, доволен? – спросил у меня. Я ответил, чтобы он поскорей забрал свой табак. Он рассмеялся и сказал:

– Чудак ты, землячок, ведь это я для вас постарался, курите на здоровье и вспоминайте меня. Я отчитался полностью и недостатки у меня нет. Больше он на станции не появлялся.

Мы распаковали «подушку» с табаком, чтобы разделить между курильщиками. Он был так спрессован, что сколько бы мы его не брали, а он все рос, как на дрожжах, ничуть не уменьшаясь. Обделив всех курильщиков, у нас осталось больше половины упаковки. Вскоре все узнали о наличии у меня табака. Мне предлагали за него разные вещи. Принесли новое обмундирование, у меня появились новые ботинки, многие приносили в обмен на табак сахар.

С напарником решили каким-либо образом пробраться в тыл на базар и обменять на продукты. Так мы и сделали. У нас появились и продукты, и много денег. По тем временам мы были богатыми, но все деньги вскоре проиграли в карты. У нас был один шулер, который очень ловко ими манипулировал и кроме денег я проиграл кое-какие вещи. Впоследствии этот шулер был уличен в мародерстве и получил по заслугам. С тех пор я в карты не играл.

* * *

В эту памятную ночь 4 июля 1943 года я заступил на дежурство раньше обычного, так как через переезд увеличилось количество проходящего транспорта. С наступлением темноты дежурный по станции предупредил меня, что бронепоезд будет выезжать с места стоянки в сторону фронта. С погашенными сигналами бронепоезд проследовал по переезду, а через некоторое время все загрохотало. Это наша артиллерия открыла упреждающий огонь по скоплениям фашистских войск, изготовившихся к наступлению. В этом принял участие и бронепоезд «Московский метрополитен». Заработала дальнобойная артиллерия, располагавшаяся в соседнем лесочке.

Старший радист бронепоезда Петр Николаевич Выгорский вспоминал об этом артналете на вражеские позиции у станции Белгород.

«Горели и взрывались вагоны, взлетел на воздух склад боеприпасов, было уничтожено много солдат и офицеров. Я дежурил у радиации и услышал тревожную микрофонную передачу на немецком языке. Открытым текстом фашистский радист передавал координаты нашего бронепоезда и просил открыть по нему огонь. Я хорошо понял передачу немецкого радиста, так как довольно сносно владел немецким языком. Услышанное я срочно передал командиру бронепоезда. Сменили стоянку. Только отъехали на небольшое расстояние, как там, где мы стояли раньше, вздыбилась от взрывов земля. Выбрав удобную позицию, бронепоезд продолжал обстрел.»

Линия фронта обозначилась яркими вспышками разрывов и заревом пожара. В небе образовалось большое зарево. Горели склады с горючим. Спустя два-три часа стрельба прекратилась. Рассвело. Теперь заговорили пушки врага. В течении длительного времени фашисты методически обстреливали квадрат за квадратом территорию, занятую нашими войсками.

Несколько снарядов разорвались на территории станции, но вреда не причинили. С восходом солнца в воздухе появились большие группы фашистских бомбардировщиков. Они методически бомбили линию обороны наших войск. Группы самолетов летели в тыл и, отбомбившись, возвращались обратно. Их сопровождали мессершмитты. Между нашими истребителями и мессерами возникали ожесточенные схватки. В этой карусели участвовали десятки самолетов. На землю падали сбитые самолеты. На месте их падения возникали взрывы. Особенно ожесточенные бои шли вдоль автотрассы Москва-Симферополь, расположенной от станции в восьми километрах. Бои продвигались к северу и мы поняли, что врагу удалось вклиниться в нашу оборону. К ночи бои утихли, но осветительные ракеты и вспышки разрывов снарядов продолжались. К фронту направлялись войска, в тыл вывозили раненых. Через переезд проезжали машины с прицепленными орудиями. На переезде создавались пробки. Все кричали и стремились первыми проскочить его. К утру движение прекратилось.

Днем сражение развернулось с новой силой. У переезда появился духовой оркестр. Они играли бравурные марши и песни советских композиторов, чтобы ободрить солдат, марширующих в гущу боя. Сражение вдоль автострады развернулось с новой силой. В этот день зоной обстрела фашистской артиллерии и массированной бомбежки стала прилегающая к станции территория. Ведь день мы были в напряжении. В этот день станцию не бомбили, но в нескольких местах на перегоне путь был поврежден от артиллерийских снарядов. Две бригады посланы на ликвидацию повреждений, а одна осталась дежурить у бронепоезда.

Как правило, в каждом дивизионе бронепоездов имелась рота путейцев. В нашем 60-м дивизионе такой роты не было и все работы по ликвидации повреждений выполняли мы, гражданские железнодорожники. Тем более, что по Указу Президиума Верховного Совета СССР, на период войны работники железнодорожного транспорта считались мобилизованными и закреплялись для работы на транспорте. За проступки они привлекались к ответственности наравне с военными служащими Красной Армии.

В этой связи необходимо привести высказывания доктора исторических наук, профессора академии наук Украины, Героя Советского Союза В. И. Клокова:

«Вряд ли следует доказывать, что от бесперебойной работы железных дорог зависела судьба всего фронта, что на прифронтовые их линии враг зачастую обрушивал не меньшую силу ударов, чем на защищавшихся от вражеской авиации и артиллерии советских солдат в окопах и блиндажах.

Они (железнодорожники Н.Р.) были и тружениками, и солдатами. Их самоотверженность заслуживает гораздо большего внимания издательств. Они не могли так же, как моторизованная или пехотная часть, маневрируя, уходить от удара противника. Они были привязаны к узкой, размеченной врагом линии стальных магистралей, станций, мостов. И не имели ни права, ни возможности оставить их. Это были герои, подвиг которых достоин гораздо большего освещения.»

Если раньше, до начала военных действий, мы полностью были подчинены железнодорожному начальству, то теперь – командиру бронепоезда. Он поставил перед нами задачу содержать в исправном состоянии путь, а при необходимости быть готовыми выехать на позиции с бронепоездом. Но выезжать нам не пришлось. В этот день повреждений пути не было.

Вражеские танки вклинились в нашу оборону еще на несколько километров вдоль шоссе на Обоянь. Мы оказались в полукольце.

Третий день этого сражения, 7 июля, стал трагическим для нас, железнодорожников. Он, как и предыдущие дни, начался с массовой артподготовки. Прилегающая территория покрылась фонтанами разрывов снарядов, мин. В небе появились сотни бомбардировщиков с крестами на крыльях. Они методически бомбили уже перепаханную взрывами снарядов землю. Все заволочло дымом. В середине дня со стороны хутора Смородино, расположенного в трех километрах от станции, в сторону железной дороги, рассыпавшись по полю, около двухсот танков противника. Они не стреляли. Мы не знали, что нам делать. Командир бронепоезда приказал нам укрыться в убежище, но его поблизости не было и мы рассредоточились невдалеке от бронепоезда и продолжали наблюдать за продвижением танков.

Передние машины уже начали спускаться в лощину, где протекала небольшая речушка «Липовый Донец». Артиллеристы открыли огонь по движущимся танкам. Стреляли орудия бронепоезда. Склон, по которому спускались в лощину танки, покрылся взрывами снарядов. Несколько танков, шедших впереди, загорелись, а некоторые, очевидно с поврежденными гусеницами, замерли на месте.

Танки начали обстреливать позиции артиллеристов, а затем перенесли огонь на бронепоезд. Вокруг нас бушевали разрывы, но в бронепоезд прямых попаданий не было, однако осколки от снарядов барабанной дробью бились о броню. Находясь в неглубокой ячейке, я вжимался в землю и считал, что это уже конец. Было ли страшно? Да, было. Но психологически уже было безразлично. Больше всего боялся быть раненым. Я много видел раненых, но всегда удручающе видеть раненых с оторванными конечностями и особенно – раненых в живот, которые, как правило, умирали в больших мучениях. До сих пор я не могу понять причин, когда взрослые, а многие из них мужественные люди, в тяжелый для них момент произносят последнее слово «мама». Говорят, что матери чувствуют смерть своих детей, на каком бы расстоянии они не находились от нее. Так этой биологической связи я разгадать не смог и мне вразумительно никто не смог объяснить. Очевидно эта загадка не только для меня.

При близком разрыве снаряда я тоже шептал слово «мама».

Форсировать речушку вражеские танки не смогли. Некоторые из них безнадежно застряли в топких берегах, другие подорвались на минах, установленных вдоль речки. Несколько легких танков зигзагообразным маневром, оставляя за собой шлейф дыма, на большой скорости ныряли между танками, прикрывая их дымовой завесой. Огонь наших орудий сосредоточен был по этим целям. Два танка было подбито. Но они сделали свое дело. Все поле было покрыто дымом, в котором танки видны не были. Огонь наших батарей стал ослабевать и затих. Облако дыма, гонимое ветром, рассеялось и нашему взору предстало десятка полтора подбитых танков, некоторые из них горели. Остальные танки, пользуясь дымовой завесой, ушли за горизонт. В то направление пролетела группа ИЛов. Они бомбили и расстреливали с эресов отступившие танки, но результатов мы не знали.

В северной горловине станции снарядом разворотило путь. С инструментами мы отправились на восстановление повреждений. Снаряд угодил на обочину колеи. Один из рельсов был сильно деформирован. Его нужно было заменить другим, которого поблизости не было. Несколько человек пошли с мадероном¹ в другой конец станции, где находился штабель рельс.

Меня с рабочим Мочаловым Федором Нестеровичем, слесарем локомотивного депо Белгород оставили на месте работы засыпать во-

¹ Мадерон – это тележка на двух колесах, расположенных последовательно, для перевозки тяжестей по одной колее. Ее катил один рабочий и удерживал ее равновесие.

ронку от снаряда. Несколько человек расшивали поврежденный взрывом рельс. Пользуясь затишьем, мы спешили быстрее произвести ремонт. На пролетавшие самолеты не обращали внимания. Внезапно за нашей спиной раздался рев авиационных моторов и не успели мы сообразить, как раздалась взрывы бомб. В лицо ударила горячая волна от взрыва и меня отбросило на несколько метров от места работы. Когда я пришел в себя, увидел, что вокруг стоят рабочие. Вижу, что они шевелят губами, но звуков не слышу. Уши как бы заткнуты ватой. Во рту кровь и все лицо окровавлено. Один глаз совсем не открывался. Рабочие определили, что я жив, засуетились, начали перевязывать, но у них это не получалось. Они перевязывали мне рот и нос и дышать было невозможно. Я задыхался и срывал повязку.

Иван Васильевич Соколов, командир орудия бронепоезда, в своих воспоминаниях об этом случае писал:

«Выехать в сторону Беленихино сразу не удалось. Несколькими минутами раньше два «мессера» обстреляли железнодорожных рабочих-ремонтников, сбросили несколько бомб и повредили путь. Один из рабочих был ранен. Его товарищи пытались перевязать, но у них это не получилось.

Командир бронепоезда послал старшего военфельдшера оказать помощь пострадавшему. Им оказался молодой рабочий Николай Рыльцов. Раны на лице, полученные от взрыва бомбы, оказались не опасными. Вскоре путь был восстановлен и мы выехали на перегон.»

Старшим военфельдшером был Дмитрий Семенович Проняев и спустя сорок лет мы с ним вновь встретились и подружились. Дружба эта продолжается и по сей день.

Дальше восстановление пути было без моего участия. Я лежал на траве и меня знобило, а затем поднялась температура, которая не покидала меня несколько дней.

Федор Нестерович Мочалов был со мной рядом. Взрывной волной его отбросило на шпалу, лежащую на обочине и от сильного удара у него был перелом двух ребер, в нескольких местах содрана кожа. Он получил сотрясение мозга.

* * *

На бронепоезде кончились снаряды. Осталось по несколько снарядов в каждой бронеплощадке. Второй день бойцы не получали продуктов. Командир бронепоезда принял решение следовать на станцию Беленихино для получения боеприпасов и продуктов. До-

рожному мастеру он сказал, чтобы мы действовали по обстановке, а если бронепоезд не возвратится через два-три часа. То мы должны покинуть станцию и следовать на станцию Прохоровка.

Закопав в укромном месте инструменты и взяв свои пожитки, стали ждать возвращения бронепоезда. Чтобы не идти большой группой и не привлекать к себе фашистскую авиацию, мы распределились на группы по 5-6 человек и пошли в сторону Беленихино.

А в небе господствовала вражеская авиация. В районе хутора Калинина и станции Беленихино гремели разрывы бомб и самолеты, образовав в небе колесо, пикировали на позиции наших войск.

Отойдя от станции на несколько сот метров, мы увидели, что навстречу нам следует бронепоезд. Сначала мы думали, что это другой бронепоезд № 737, идущий вместо нашего бронепоезда, но вскоре убедились, что это бронепоезд «Московский метрополитен». Он не доехал до станции Беленихино, где путь был сильно поврежден и исправить его в короткое время невозможно, а дальше, преграждая дорогу стоял разбитый бронепоезд № 737. Решили возвратиться на станцию Сажное и дать последний бой врагу. Бронепоезд остановился у будки путеобходчика Васи «Хороших», так по имени и прозвищу называли эту будку. С этого места открывался хороший обзор окрестности. Рядом была посадка, скрывающая бронепоезд в то время, как дорога, изгибающаяся вокруг природного глубокого рва, подходила к железной дороге и хорошо просматривалась.

Замполит бронепоезда Владимир Кузьмич Паничкин сообщил нам, что командир дивизиона Владимир Бенедиктович Панич погиб в первый же день фашистского наступления. Об этом они узнали, связавшись по радиации от начальника штаба дивизиона капитана Павла Андриановича Безуглого, который передал приказ о назначении командиром дивизиона Б. П. Есина.

Спустя 40 лет, когда мы, оставшиеся в живых, собрались на месте былых боев, Федор Моисеевич Моргун, в то время он был водителем броневика, рассказал, как это случилось. Вот его рассказ:

«Когда началось наступление фашистских войск, командир дивизиона был вызван в штаб армии, который находился в селе Кочетовка. В воздухе было много неприятельских самолетов. Они большими партиями летели на бомбежку аэродромов и других объектов. Отъехав от базы дивизиона на несколько километров, мы заметили, что от группы самолетов отделились два самолета и, сделав разворот, явно намеревались бомбить наш броневик, так как больше на дороге других машин не было. Владимир Бенедиктович приказал

остановить машину и укрыться в небольшом углублении, замеченном им с машины.

Я его пытался отговорить и убедить, что в броневике отсидеться надежнее, хотя и броня в нем слабовата, но все же защитит от осколков. Но он был непреклонен и побежал в углубление. Я остался в броневике. В этот момент начались рваться бомбы. Машину подбросило взрывной волной. По броне застучали осколки. Второй самолет сбросил бомбы несколько дальше и вреда нам не причинил. На этом бомбежка окончилась. Я вышел из броневика и посмотрел в ту сторону, куда побежал майор. Он лежал вниз лицом у самого края углубления, куда он бежал, чтобы укрыться от бомб.

Гимнастерка на спине в нескольких местах пробита осколками и напиталась кровью.

Взяв индивидуальный пакет, перевязал его, но он не приходил в себя. С трудом затащил его в броневик и на большой скорости погнал машину в Прохоровку, где разместился госпиталь.

Вышедший врач сообщил, что ранение тяжелое и ему предстоит серьезная операция, которую в условиях полевого госпиталя сделать невозможно.

Через несколько минут его отвезли на полевой аэродром, откуда специальным самолетом, приспособленным для перевозок раненых, отправили на станцию Икарец.»

Это была первая жертва бронепоездников в первый же день начала сражения. Панич умер в госпитале в тот же день. В довоенное время он работал преподавателем истории в Днепропетровском Государственном университете. Семьи у него не было, а сестра, жившая в Москве, также умерла.

Не успели мы поговорить с командой, среди которых было много знакомых, ведь мы с ними находились бок о бок не один день, как в небе появились немецкие самолеты. Укрыться было негде и мы попрятались в водоотводную трубу под насыпью в двухстах метрах от бронепоезда. Заработали зенитные орудия. Первый самолет, как бы споткнувшись, на мгновение застыл на месте и разваливаясь на куски, врезался в землю. Прогремел мощный взрыв. Остальные самолеты стали сбрасывать бомбы бесприцельно. Строй их нарушился. Бомбы стали рваться недалеко от нас.

Перестроившись, самолеты вновь атаковали бронепоезд, но теперь они были на большой высоте. Их бомбы не достигали цели. Некоторые рвались на далеком расстоянии от бронепоезда. Рядом с трубой, где мы находились, взорвалось несколько крупных бомб. Покачнулась земля и нам показалось, что труба раскололась на не-

сколько частей. Воронки от этих бомб четко видны спустя пятьдесят лет, когда мы пришли на место гибели бронепоезда.

Когда после бомбежки мы покинули убежище, то увидели на месте бронепоезда груды искореженного металла. Паровоз лежал на боку. С перебитых паропроводов выходил пар. Бронеплощадки все сброшены с рельс, орудийные башни сорваны. Одна из бронеплощадок дымила, что-то горело внутри.

Подшли к бронеплощадке, мы заглянули во внутрь. Все внутренние стенки забрызганы кровью. Вокруг земля изрыта воронками от бомб. Поднялись на бронеплощадку и увидели, что невдалеке застыли два фашистских танка. Это артиллеристы бронепоезда последними снарядами подбили их.

О трагической гибели бронепоездов правдиво описал бывший командир орудия 375 стрелковой дивизии В. Зоткин в книге «На Курской дуге» (издательство Москва, 1976 г.):

«Огонь зенитчиков достиг цели: загорелся и, войдя в пике, с во-ем врезался в землю «хейнкель». За ним грохнулся двухмоторный «юнкерс». Заштопорил и с гулом приземлился «фоккер». Не вышел из пикирования «Ю-87».

На них набросилось около семидесяти пикировщиков. «Юнкерсы», исковеркав колею, отрезали бронированным машинам пути отхода. Поезда превратились в неподвижные мишени. Заходя на бомбежку то звездой, то с круга, самолеты добивали их почти безнаказанно. Орудия одно за другим выходили из строя. Все меньше и меньше живых оставались в экипажах. Они не могли покинуть бронепомещения – за их пределами от рвущихся непрерывно бомб живому не было места. Потом прекратилась стрельба последних орудий. Прямые попадания бомб в бронированные вагоны и площадки довершили разрушение поездов. На колее остались груды растерзанного металла, в середине которых парили и дымили остатки паровозов. Экипажи полностью выполнили свой долг. Большого сделать они не могли.»

Под прикрытием самолетов танки врага прорвались вдоль железной дороги в сторону Прохоровки. Следовательно, мы оказались в тылу врага. После небольшой заминки приняли решение идти по железной дороге.

Проходя мимо села Тетеревино, где на окраине шел сильный бой, на позиции наших войск пикировали десятка два двухкрылых (хорватских) самолетов. Мы хотели обойти село и пройти по ложине через хутор Малиновка, расположенный в глубокой балке. Это был менее безопасный путь. Но за насыпью расположились несколько

«Катюш» и охрана нас не пустила пройти через их позиции. Они посоветовали нам убираться поскорее из этого района и мы продолжали следовать в прежнем направлении в сторону Беленихино. Уже отойдя на некоторое расстояние, мы услышали залпы «Катюш». Одни за другим, словно рой пчел, летели реактивные снаряды на западную сторону села и в лощину перед селом. Поднялись клубы черного дыма и грохотали разрывы. Вслед за взрывами слышны были мощные крики: Ура! Мы прибавили шаг.

Находясь с первого до последнего дня в гуще событий на огненной дуге, я не мог получить объяснений на вопрос, как могло случиться, что фашистские танки оказались в районе станции Сажное и почти беспрепятственно прошли в наш тыл.

Только спустя 40 лет, когда я работал над книгой «На рельсах огненной дуги», мне попала в руки книга А. С. Стеценко «На огненной дуге» (издательство Минск, Полымя, 1980 г.), где он описал, что:

«Не пробившись через Яковлево на Обоянь, часть фашистских танковых колонн в 12 часов повернула на Лучки в сторону железной дороги.

Между 1-й танковой армией и 5 гвардейским танковым корпусом образовался разрыв, в который устремился противник и продвинулся на север на 6-8 километров».

Все стало на свои места и вопросов по данному случаю у меня больше не возникало.

С тяжелой головной болью, с забинтованным лицом и головой, мы медленно продвигались в сторону Беленихино. Конечно я был обузой для моих спутников. Они помогали нести мой заплечный мешок. Хотелось пить, но воды у нас не было. Мы надеялись, что утолим жажду в Беленихино.

Подходя к станции, мы сошли с полотна железной дороги на грунтовую, проходящую рядом. Очевидно мои напарники не хотели встречи с разбитым бронепоездом № 737, который был виден впереди. Что же с ним случилось?

Об этом рассказал нам позже командир зенитного взвода этого бронепоезда Петр Погосович Погосян:

«Наш бронепоезд был тяжелого типа. Он вооружен 107 мм пушками и бронеплощадки размещены на 4-х платформах. Командовал бронепоездом капитан Валентин Петрович Павелко, замполит Федор Иванович Давиденко. Наш взвод разместился в бронированном полувагоне с двумя полуавтоматическими зенитными орудиями калибра 37 мм.

С рассветом 5 июля в воздухе появились сотни фашистских самолетов. Они летели в сторону Прохоровки, другие бомбили нашу оборону. Получили приказ нести патрульную службу на участке Беленихино-Сажное и не допустить противника в глубь нашей обороны. Бронепоезд занял боевую позицию с Южной стороны станции, прикрываясь посадками. Весь день боевые расчеты находились у орудий, но приказа об открытии огня не было. Практически в этот день мы участия в боевых действиях не принимали, однако свои боевые расчеты никто не покидал.

На рассвете 6 июля из-за посадки внезапно появился «мессер» и дал очередь из пулемета по бронепоезду.

Вскрикнул раненый старшина Василий Серый. Но стервятник не ушел безнаказанно. Его вовремя взяли на прицел зенитчики. Последовала пушечная очередь и он рухнул на землю. Так был открыт счет сбитым вражеским самолетам.

Мы понимали, что враг обнаружил наше местопребывание и сменили позицию. Но к вечеру того же дня около двадцати бомбардировщиков в сопровождении истребителей обрушились на нас. Сначала они летели в сторону Прохоровки, а затем резко развернулись и против солнца стали пикировать на бронепоезд. Мы в упор им обрушили лавину огня из пушек и крупнокалиберных пулеметов. Фашисты не ожидали такой встречи и вынуждены были начать бомбометание значительно раньше. Бомбы летели бесприцельно и вреда бронепоезду не причинили. Зенитчики не дрогнули и продолжали стрелять по вражеским самолетам. Головной самолет приблизившийся к бронепоезду рухнул от попавшего в него снаряда, недалеко от бронепоезда. Затем еще один самолет, оставляя за собой длинный шлейф черного дыма, стал снижаться и упал на землю. Фашисты улетели. У нас были жертвы. Погибло два связиста, а на нашей бронеплощадке заклинило поворотное устройство пушки, разбит дальномер. Железнодорожный путь разрушен. Дорожный мастер Антошкин с группой бойцов уже приступил к его ремонту.

7 июля на бронепоезд вновь налетело такое же количество бомбардировщиков. Очевидно это были самолеты из вчерашней группы, они решили наказать нас за гибель своих собратьев.

В течении двух часов с небольшими перерывами они бомбили нас. В этом бою мы еще подбили два юнкерса. Один из них был на счету Степана Барчана – командира первого орудия, второго сбил расчет командира крупнокалиберного пулемета Иосифа Наконечно-го. Мы потерь не имели. На бронепоезд прибыл командир батареи 5

танкового корпуса, которая располагалась у станции Беленихино для согласования совместных действий.

Вскоре танки и бронетранспортеры с гитлеровцами просочившись сквозь боевые порядки наших войск, из района хутора Калинина устремились на станцию.

Все орудия бронепоезда и наземные батареи открыли огонь. Он был настолько плотным и точным, что танки стали растекаться по полю веером и, прижимаясь к кустарникам небольшого перелеска, прятаться в складках местности. Два танка были подбиты с первых же залпов, горели бронетранспортеры. Уцелевшие танки и бронетранспортеры с пехотой спустились в овраг и стали недосягаемыми для поражения. Мы приготовились для отражения новой атаки. Нервы у всех были на пределе. Пулеметчики, сняв бортовые пулеметы с шаровых установок, расположились с ними на открытых площадках.

Откинули верхние бронированные борта и открыли простор для стрельбы прямой наводкой из зенитных орудий по наземным целям. Из балки показались башни немецких танков, которые сразу же стали обстреливать бронепоезд и позиции артиллерийских батарей. Но на них обрушилась лавина артиллерийского и пулеметного огня. Снаряды рвались в гуще атакующих фашистов. Оставшиеся в живых, отступили в балку и больше атак не возобновляли.

Через некоторое время они пытались прорваться в северной стороне станции. Мы не могли приблизиться к станции, так как путь был разрушен, но оказывали помощь артиллерийским огнем, накрывая места скопления фашистов. Бой постепенно затихал. Фашисты прекратили атаки. Мы стали приводить себя в порядок и готовиться к следующим атакам. Уже к вечеру, когда никто не ожидал, на бронепоезд налетело до 30 самолетов. Они атаковали нас с разных направлений.

В дыму разрывав трудно было поймать в перекрестье приборов самолеты. Несколько бомб разорвались рядом с бронепоездом, появились раненые. Бронеплощадку, которой командовал капитан Ф. И. Серегин, взрывной волной сбросило с рельс. В дыму разрывав от одной бронеплощадки к другой пробирался старший военфельдшер Дмитрий Семенович Проняев, оказывая помощь раненым.

Зенитчики точными очередями заставляли вражеских летчиков раньше нажимать на бомбосбрасыватели и бомбы летели бесприцельно. Но вышло из строя одно, а затем и другое орудие. Ранен сержант Николай Наконечный, убиты два бойца, подносящие снаряды. Рядом с бронеплощадкой разорвалась бомба и я потерял сознание.

Когда пришел в себя, увидел, что лежу на земле недалеко от бронепоезда. Все бронеплощадки выведены из строя. Бойцы снима-

ют пулеметы, выбивают клинья из замков орудий. Несколько человек рыли братскую могилу для захоронения погибших.»

Далее продолжил рассказ старший военфельдшер Д. С. Проняев.

«У насыпи, где сражался и погиб бронепоезд, лежало двенадцать погибших, прикрытых плащпалатками. Тринадцатым был Анатолий Коротков – сын полка. В его смерти я усомнился и дал ему понюхать нашатырного спирта. Оказалось, что он, после контузии, был в глубоком обмороке. Прямое попадание снаряда в бронеплощадку привело к гибели больше половины экипажа. Кровь на лице и одежде Анатолия была не его, а погибших товарищей. Когда его привели в чувства, он не сразу понял, что с ним произошло.

Похоронив погибших товарищей и взвалив на плечи бортовые пулеметы и личное оружие, мы пошли проселочными дорогами на фронтową базу бронепоездов на станцию Подклетная. В одном из хуторов с поэтическим названием Виноградовка, женщина, мать четырех детей, видя плохое состояние Анатолия, оставила его у себя. Он скоро поправился, а затем уехал в Тулу, где находилась его мать.»

Но не долго он побыл дома. Команда получила новый бронепоезд – «Салават Юлаев» и вновь Анатолий на бронепоезде. У стен Кенигсберга, где бронепоезд истратил не один боекомплект снарядов, помогая разрушать «неприступную» крепость и уничтожая засевших в ней гитлеровцев. Затем его определили в школу юнгов и служба в военноморском флоте продолжалась 7 лет. После демобилизации он посвятил свою жизнь оружейному делу и до пенсии работал на Тульском оружейном заводе мастером.

А на бронепоезд он попал при следующих обстоятельствах. Когда дивизион следовал из Москвы на фронт, бронепоезд остановился в Туле на экипировку. Командир бронеплощадки, Федор Иванович Серегин, пошел проведать свою сестру – мать Анатолия. Узнав, что дядя служит на бронепоезде, Анатолий упросил его показать бронепоезд.

Когда они пришли на станцию, бронепоезд отправлялся. Серегину с Анатолием пришлось на ходу взбираться по крутым ступенькам на бронеплощадку. Узнав, что в поезде «заяц», командир дивизиона после короткого разговора приказал зачислить его в штат воспитанником, приписав его к артиллеристам. Ему в ту пору было 11 лет.

Но вернемся к событиям того дня у станции Беленихино. Уже в полукилометре от станции мы обратили внимание, что к станции на предельной скорости мчались несколько автомобилей, а через ин-

тервал за ними неслись бронетранспортеры, явно немецкие. В районе переезда создалась пробка. Некоторые машины пытались переехать прямо по станционным путям, но безнадежно застряли и были разбиты артиллерийскими снарядами.

Когда бронетранспортеры спустились в балку, с них посыпались автоматчики и, развернувшись в цепь, начали наступать на станцию. Они вели беспорядочную стрельбу и шли во весь рост в нашем направлении. Мы оказались зажатыми между автоматчиками и «вечными» щитами. Щиты для снегозадержания представляли собой забор 4-х метровой высоты. В отличие от съемных щитов они никогда не снимались, поэтому железнодорожники и называли их «вечными». С помощью финского ножа нам удалось расщепить и выломать пару досок из щитовой планки и пролезть в образовавшееся отверстие. А немцы уже были рядом. Безусловно они были пьяные, иначе не могли нас не видеть. Они уже были от нас на расстоянии не более 100 метров. В это время на станцию налетело много самолетов и началась бомбежка. В первую очередь бомбили переезд, где скопилось много автомашин и они горели. Мы вместе с военными бежали к селу Ивановка, которое находилось в глубокой балке. В дыму и разрывах мы потеряли друг друга. Когда я выбрался из этого котла кипящего разрывами бомб, я увидел отца. Он поджила меня и сильно волновался, думал, что я ранен или погиб. – А где твой мешок, – спросил он. Но до сих пор не знаю, куда он запропастился. То ли его забрали рабочие, с которыми мы шли, то ли остался у «вечных» щитов, где мы пролезали в узкую дыру. В моем мешке находились носильные вещи, а у отца продукты. Рабочих этих мы больше не видели и остались ли они в живых, нам не известно.

Напившись из ручья, протекающего по дну балки тепловатой воды, мы пошли, не разбирая дороги, прямо по полю вместе с военными. Среди них были и офицеры.

Когда переходили через железную дорогу в районе станции, мы видели, как артиллеристы закатывали в уцелевший багажный сарай 76 мм пушку. Это вселило в нас надежду, что немцы будут задержаны и они не разовьют свой успех.

Спустя несколько десятков лет, а вернее в 1998 году, когда с группой ветеранов управления дороги поехал в Прохоровку на празднование 55-летия танкового сражения с нами был Владимир Иванович Христенко. Он рассказал, что служил в 5 гвардейском танковом корпусе. Артдивизион, в котором он служил, прибыл на станцию Беленихино в тот момент, когда немцы почти овладели ею. Оказывается, что это их расчет затаскивал пушку в багажный сарай.

Поставив орудия на прямую наводку, они в упор расстреливали рвавшихся напролом фашистов. Станцию отстояли. А через некоторое время туда прибыл батальон штрафников и подоспели другие воинские части. Все рассказанное им совпадало с действительностью. Его внук Саша и мы ветераны с интересом слушали его рассказ.

Измученные и обессиленные подошли к противотанковому рву у села Правороть. Через ров переброшен деревянный мостик. У моста стоял заградотряд. Каждого, кто появлялся в районе перехода через ров, подвергали допросу. Он был краток. Где твое оружие? Где твоя часть?

Нас не пропустили, а приказали отойти в сторонку и ждать. Было тревожно. Собралась группа солдат человек до тридцати и несколько офицеров. Они стояли отдельной группой. Назначив старшего по званию офицера командиром этой группы, их направили на станцию Беленихино, где шел сильный бой. Вслед им раздавалась команда: – Бегом! Бегом!

Туда же, подгоняемые криками командиров, почти бегом прошел штрафной батальон. Оружие везли в конце колонны на подводах.

К нам подошел один из офицеров и спросил, кто мы и куда идем. Отец ответил, что мы – железнодорожники со станции Сажное и что мы идем на станцию Прохоровка, где нам назначен сбор. Он, даже не проверив документы, позвал другого офицера и дал ему какое-то указание.

Мы продолжали стоять, ожидая своей участи. По дороге продолжали подходить военные. Многие из них ранены в окровавленных бинтах. Видно, что перевязки сделаны наспех и зачастую неумело. Двоих офицеров увели куда-то за холм. Там раздались выстрелы. Говорили, что их расстреляли как паникеров. У меня кружилась голова, мучила жажда, но воды нигде не было.

Наконец появился капитан, которого мы долго ждали и, проверив наши документы, приказал сержанту проводить нас через минное поле. Последний провел нас через мост и вывел на еле заметную тропинку, которая петляла вдоль противотанкового рва, а затем поворачивала через минное поле. Он предупредил нас, чтобы мы ни в коем случае не сбились с тропинки. Нас было четверо. Двое присоединились к нам у самого моста через противотанковый ров.

Начало смеркаться. Тропинка, по которой мы шли, затерялась в траве. Дальше мы не стали рисковать и решили ждать прихода минеров, которые смогли бы вывести нас с минного поля. Петляя по

тропинке, мы потеряли ориентировку и нам казалось, что бой идет в глубине нашей обороны. Где-то за бугром урчали моторы машин и танков, но мы их не видели. Решили ждать до утра. Всю ночь продолжалась артиллерийская стрельба. К счастью июльские ночи короткие. Когда заалелась заря на востоке, мы сориентировались и успокоились. Стрельба продолжалась в районе станции Беленихино и западнее Прохоровки. Взошло солнце. Мы слизывали росу, жевали траву, но жажду утолить не могли. Я чувствовал себя очень плохо, болели раны, температурило. Мы увидели, что по тропинке со стороны села к нам движется человек. В высоких бурьянах видна только его голова. Она то исчезала, то вновь появлялась. Мы начали кричать и размахивать руками. Вскоре он подошел к нам. Это был сержант, который вчера направил нас через минное поле. На наш вопрос, почему он направил нас через минное поле, он ответил:

– Дорога идет вокруг минного поля и она в два раза длиннее этой тропинки и мы с капитаном решили вас провести кратчайшим путем. Вот и вся загадка, которую мы пытались разрешить всю бессонную ночь.

* * *

В этот же день мы пришли в Прохоровку. Там уже были железнодорожники, прибывшие с других фронтовых станций, но со станции Сажное было немного. Где остальные находились, нам было неизвестно. Выяснилось, что на станцию Ржава произведен массированный налет фашистской авиации. Бомбы попали в состав, в котором находились боеприпасы и авиабомбы. Разрушения большие и нас отправляют на восстановление станции.

Через два-три часа паровоз с двумя или тремя вагонами прибыл к входному семафору. На станцию он заехать не смог, потому что стрелочные переводы, как нам сказали, накануне были взорваны военными железнодорожниками.

Разрушения станций Беломестная, Гостищево, Сажное, Беленихино и Прохоровка были произведены по приказу начальника военных сообщений. Об этом мы узнали позже из книги П. А. Кабанова «Стальные перегоны» (стр. 198). Что касается разрушения путей на станции Прохоровка, они явно перестарались. Часть рабочих уже приступили к восстановлению путей. Мы отправились на станцию Ржава. Нашему взору предстали большие разрушения. На путях станции зияли огромные воронки от бомб. Взрывами искорежены и

разбросаны вагоны. Военные выносили с путей боеприпасы. Многие вагоны сгорели полностью, от них остались только покореженные огнем металлические каркасы. Главный путь был уже восстановлен военными железнодорожниками. Мы приступили к восстановительным работам.

На постой нас определили у самой крайней хаты, но погода была хорошая и мы уже привыкли спать под открытым небом и ночевали на улице. Там было спокойно от насекомых. В то лето блох было предостаточно. Они донимали нас даже в поле, где мы клали под себя охапки полыни, от чего горечь во рту постоянно донимала нас.

Продукты кончились и отец пошел к начальнику дистанции и нам без проволочек выдали по несколько килограмм яичной муки, из которой на костре готовили в котелках омлет, заправляя его диким чесноком.

К вечеру 9 июля общими усилиями закончили восстановление разрушенных путей и нас направили на станцию Сараевка. Предполагали, что дальше нас отправят на строительство линии Старый Оскол-Сараевка.

Переночевав в посадках, наутро получили новое распоряжение ехать в Прохоровку. Специальным рейсом ночью нас доставили на место, где всю ночь мы провели в посадке. Утром отобрали несколько человек для восстановления путей на перегоне, а остальные с наступлением темноты должны погружать в вагоны продукты, находившиеся в посадках. Их там было много. Ящики с консервами, салом, бочки с жиром. Фуражное зерно находилось в бунтах прямо на земле. Все это надо вывезти в тыл. Командующий 6-й гвардейской армией И. М. Чистяков в книге «Служим отчизне» писал:

«В Прохоровке у нас перевалочная база. Там были тысячи тонн груза: орудия, горючее, боеприпасы, госпитальное оборудование, продовольствие и многое другое. Эвакуировать это? Когда?»

Фронт был рядом. Прохоровку обстреливали не только с орудий, но и с минометов, залетали шальные пули. С востока непрерывным потоком колоннами подходили наши танки. Пыль стояла плотной стеной и была естественной маскировкой от вражеской авиации. Мы удивлялись, как водители могли их вести, когда за несколько метров ничего не видно впереди. Танки рассредотачивались по балкам, перелескам, маскировались даже на открытой местности.

На подступах к Прохоровке сражение не прекращалось и ночью. Снаряды залетали не только в поселок, но и в посадку, где мы находились. Ночь прошла в тревожном ожидании. Вспыхивали зарницы от выстрелов пушек и разрывов снарядов. Было не до сна. Чувствова-

лось, что такое количество танков и другой техники прибыло не для парада. Вагонов для погрузки продовольствия нам не дали.

Мы видели, как накануне наша авиация значительно активизировала свои действия. В воздухе завязывались бои между нашими и вражескими самолетами.

На уничтожение фашистских танков только в районе Прохоровки было сделано 600 самолетовылетов. Летчики 2-й воздушной армии генерала С. А. Красовского провели 12 воздушных боев, при этом было сбито 18 вражеских самолетов. Танки врага к вечеру 11 июля находились в двух километрах от Прохоровки в районе села Прелестное.

В 8 часов утра 12 июля началось знаменитое Прохоровское сражение, которое вошло в историю, как дата крушения фашистских войск на Курской дуге. В этот день мы не работали. Ожидали исхода этого боя. Хотя мы и были в некотором отдалении (2-3 км) от центра этого ада, однако тревога не покидала нас. А что когда танки прорвутся в Прохоровку?

Мы находились недалеко от элеватора на северной окраине поселка, о еде никто не думал. Место сражения заволкло дымом от горящих танков. Когда грохот боя стал удаляться, мы с облегчением вздохнули. Поняли, что фашисты не прошли.

Чтобы подчеркнуть правдивость описываемого и передать состояние, охватившее нас, железнодорожников, находящихся недалеко от этого грохочущего котла и ту титаническую нагрузку, которая легла на плечи наших молодых ребят, одетых в солдатские шинели, приведу воспоминание И. А. Дакунина, заместителя начальника оперативного отдела 5-й танковой армии:

«Все слилось в сплошной гул и рев. Бой шел на земле и в воздухе. С высоты падали то гитлеровские, то наши горящие самолеты, несколько вражеских самолетов взорвались над полем боя, клочья алюминия, словно огромные подстреленные птицы, падали на землю. Загорелась пшеница. Едкий удушливый дым проникал в танки, щипал до слез глаза, душил. Солнце померкло, его заволкли тучи дыма и пыли. Боевые порядки обеих сторон перемешались. Над полем стоял грохот и скрежет столкнувшихся лоб в лоб танков.»

Прошло много лет, но и теперь перед глазами стоит сплошная стена разрывов и черный дым, поднявшийся до небес.

Наконец мы скорее почувствовали, чем увидели, что перевес на нашей стороне. Меньше стало разрывов вражеских снарядов. Грохот боя стал отдаляться от железной дороги. Дым стал рассеиваться. Мы облегченно вздохнули и впервые за несколько суток устроил импро-

визированную баню у казармы на 635 км холодной водой и устроились на ночлег, позволив себе снять просаленные гимнастерки и по-снимали обувь.

На следующий день несколько человек послали в разведку на станцию Сажное, чтобы узнать, какие ремонтные работы требуются на нашем участке и собрать уцелевшие инструменты. Остальные рабочие стали собирать тела погибших в районе станции и в полосе отвода железной дороги. Их было не много. Нам попадались одиночки, которых мы закапывали там, где их обнаружили. Один из офицеров, руководивший нами, объяснил, что соответствующие подразделения после боя забрали своих солдат и похоронили их в другом месте с воинскими почестями. Никто не может назвать точной цифры погибших под Прохоровкой. Известно, что на станции Беленихино в общей могиле похоронено 1080 человек, имена 994 установлены, в селе Сторожевое захоронено более 500 человек.

В храме Петра и Павла, построенного на народные деньги в память о погибших на Курской дуге, на беломраморных плитах высечено около семи тысяч имен погибших под Прохоровкой, но это только установленные имена. Об этом можно судить, какая это была битва. Нам не позволили идти вглубь, где происходило сражение и много находилось подбитых и искореженных танков, некоторые из них дымились. Когда ветер поворачивал в нашу сторону, слышен удушливый смрад горелого мяса. Это догорали тела погибших танкистов. Люки этих танков были задраены изнутри и открыть их невозможно.

Как нам хотелось видеть побольше подбитых танков врага, но было наоборот. Уже позже мы разгадали этот секрет. Фашисты в момент боя вывозили подбитые танки тягачами в балки и там производили их ремонт. Но большинство из них так и остались на месте, они пошли на переплав.

* * *

После Прохоровского сражения, мы возвратились на станцию Сажное. Картина была не радостная. Наша казарма полуразрушена. На путях были глубокие воронки от бомб и снарядов. Мы приступили к восстановлению. Дорожный мастер распорядился, чтобы я с одним из местных рабочих отправился на границу нашего околотка и там оставался до особого указания.

В нашу задачу входило следить за исправностью пути на участке примерно протяженностью 6 км. В случае возникновения повреждения от бомбежки, устранить их, а если это невозможно сообщить об этом дорожному мастеру. А как сообщить? Только нарочным. Вот поэтому меня и включили в этот тандем. Движение поездов еще не было, но мы знали, что путь должен быть восстановлен с часу на час, а следовательно, поезда могут пойти в любой момент.

Решили обосноваться на будке путеобходчика Гаврила Кизилова, но будки там уже не было. Ее разобрали немцы еще в 1941 году на строительство блиндажей в опорном пункте на остановке «Дерябино», когда в этом месте проходила линия фронта. Но там остался полуразрушенный сарай из старогодных шпал. Сверху наложены шпалы и засыпаны землей. На этой крыше бурно росли бурьяны, много было цветущего донника, пестревшего ярко-желтым цветом. В сарае не было дверей и мы приспособили две крышки от снарядных ящиков, привязав их телефонным кабелем, вместо завесов.

Наше жильё, если его можно так назвать, находилось в зарослях бурьяна и совершенно не просматривалось со стороны. Бывший дворик и дорожка заросли травой. Железная дорога находилась в десяти метрах, а за ней грунтовая дорога от Беленихино до Сажного, идущая параллельно железной дороге. По ней непрерывным потоком следовали автомашины и гужевой транспорт с боепитанием и продовольствием для наступающих войск. В обратном направлении – с ранеными солдатами в госпитали, но их было немного.

Мой напарник, Кузьма Алексеевич, имел солидный возраст, ему было около 60 лет. В период гражданской войны был серьезно ранен в ногу и прихрамывал. Жил он в селе Крюково, что в двенадцати километрах от нашей стоянки. Его семья, как и другие односельчане, были эвакуированы в тыл и он не знал, где они находятся.

Продуктов у нас не было, если не считать несколько ложек сухого яичного порошка, полученного еще на станции Ржава неделю назад. Он был заядлый курильщик и страдал без табака. Курил всё, что могло давать дым. Сушил листья разных бурьянов и деревьев, добавляя туда цветки донника для аромата. Но главное – не было воды. В поисках ее я отправился в балку, по дну которой протекал еле заметный в траве ручеек, вытекающий из меловой горы. Спускаясь по крутому косогору в балку, чтобы набрать воды, я увидел самолет ИЛ-2, как его называли. Передняя кабина и мотор сгорели и сильно повреждены взрывом. Следов посадки в высокой траве не было. Очевидно он шел на посадку и в это время упал. Шасси не выпущено и он лежал на брюхе. Обойдя вокруг самолета несколько

раз, летчиков не обнаружил, только несколько ремней из парусиновой ткани и куски шелка от парашюта.

Уже возвращаясь с водой, увидел в траве какой-то прибор. Я принял его за мину, так как внутри что-то пощелкивало. Нашел кусок телефонного кабеля, осторожно накинул петлю и, отойдя на длину этого провода, потянул. Взрыва не последовало. Решил взять в руки ради любопытства. Это оказались часы с восьмисуточным заводом 2-го госчасзавода. Очевидно взрывом их выбросило с приборной доски. Часы уцелели, разбито лишь стекло. Когда я рассказал о находке Кузьме Алексеевичу, он на меня нашумел. Говорил, что это может быть мина и заставил отнести эту находку от нашего жилья. Я заколебался. Все же опыта у него было больше, а я ни разу не видел мины с часовым механизмом. Пришлось подчиниться, но жаль быть расставаться с часами. Я спрятал их в одном из окопов, предварительно обернул в бумагу и вложил в консервную банку. В последствии эти часы служили мне надежно в течении более 10 лет. Мы продолжали свою вахту по наблюдению за железной дорогой.

Наши войска отбросили фашистов на ранее занимаемые позиции. Наступило затишье. Неизвестно куда подевались их самолеты, но наши истребители непрерывно баражировали в воздухе, а бомбардировщики большими группами пролетали над нашими головами в сторону фронта. Гул моторов слышался и по ночам.

Мы изнывали от безделья, но смены нам не было и о нас, как мы полагали, забыли.

Я учуял резкий запах разложения и решил осмотреть прилегающую местность. Кузьма Алексеевич отговаривал меня от этой затеи, боясь мин, которых было напичкано предостаточно. Я его не послушал и пошел по бурьянам, осторожно осматривая местность. В одном месте наткнулся на окоп, в котором стоял исправный пулемет «Максим», валялась винтовка, много разбросанных патронов, в том числе и цинковый ящик с патронами, много окровавленных бинтов, каска и несколько гранат, много стреляных гильз.

Далее рядом с железнодорожным полотном натолкнулся на труп летчика. О том, что это летчик, сомнений нет. Он был в комбинезоне. Через плечо на ремешке планшет с картой. Кузьмы Алексеевича не было. Он отправился с обходом нашего участка. Оставив ему записку, я отправился на станцию Беленихино и рассказал о находке дежурному по станции. Когда возвратился, Кузьма Алексеевич устроил мне разнос, что я самовольно бросил свой пост и шастал по бурьянам, где могли быть мины.

– Нужно похоронить летчика, – сказал он. Но уже смеркалось и мы решили этим заняться утром. Утром, взяв лопаты, мы принялись рыть могилу. От голода мы сильно отощали и дело двигалось медленно. Когда могила была готова, решили отдохнуть и набраться сил.

По грунтовой дороге в это время ехала машина на малой скорости и подавала сигналы. Не нас ли ищут? – подумалось мне и я выскочил на насыпь. В кузове машины стояли двое военных и помахивали нам рукой. Когда они подъехали к нам, сразу спросили: – Где летчик?

Мы молча показали в сторону могилы, где недалеко лежал летчик. Они рассказали нам, что в тот день, когда подбитый самолет упал, из него забрали стрелка-радиста, но летчика там не нашли. Они говорили, что погибший летчик, по званию старший лейтенант, имеет на боевом счету сбитый самолет противника, но фамилию его память не сохранила. Облив труп какой-то жидкостью с резким запахом и завернув в брезент погрузили на машину и укатили в расположение своей части, где он будет похоронен с почестями.

На прощанье они угостили нас табаком и дали банку консервов, которая была очень кстати. Они поблагодарили нас, что сообщили им о находке.

После этого Кузьма Алексеевич относился ко мне более благожелательно, часто угощал табаком и очевидно именно тогда я пристрастился к курению.

Подаренная нам банка консервов только расстроила аппетит и на второй день Кузьма Алексеевич решил сходить в родное село узнать, не возвратилась ли его семья из эвакуации, а также попытаться достать хотя бы какие продукты. Мне дал наставление и зашагал в Крюково. Я остался один. Пошел в окоп и взял винтовку, набрал в карманы патронов и все это спрятал под соломой, на которой спали. На ночь завязав двери проволокой улегся спать.

Вдруг среди ночи услышал голоса у дверей сарая и в тот же момент двери были выбиты и мне в лицо направили яркий свет карманного фонаря и резкий окрик: – Хенде хох! Затем по-русски: – Руки вверх!

В голове пронеслись всевозможные мысли, а главное подумалось, что это конец. Ведь это немцы. Но все кончилось благополучно. Это наш патруль. Они думали, что в сарае прячется фашистский диверсант. Хорошо, что я не сумел воспользоваться винтовкой, лежащей рядом со мной в соломе. На следующий день я избавился от опасных предметов. Вместе с винтовкой передал пулемет и патроны на одну из машин проезжающих по дороге в сторону фронта.

К вечеру возвратился Кузьма Алексеевич. Он был уставший и злой. Продуктов не принес. Семья его еще не возвратилась. Но он принес несколько табачных корешков, найденных на чердаке, и принялся их крошить ножом на закрутки.

От голода мы не могли уснуть. Утром решил пойти к своей бабушке на Ясную Поляну. Я знал, что у бабушки тоже нет продуктов и она сильно бедствует. Взяв с собой грязное белье и гимнастерку, отправился к ней. Дорога проходила через небольшой лесок, окружавший хутор. Не дойдя метров 500 до их дома, меня остановили военные. Куда и зачем я иду – спросили они. Я им ответил, что иду до бабушки вон в ту крайнюю хату, которая хорошо была видна. – Как бабушку зовут?

Затем один из них подошел к полевому телефону, установленному у большой груши у самой дороги и с кем-то разговаривал. Затем приказали вытряхнуть все с вещмешка. После этого мне сказали, чтобы я в избу не заходил, там находится штаб, а бабушка с тетей Аней живут в сарае. Когда я подошел к их избе, там стоял часовой и он указал дорогу в сарай.

Бабушка уже была предупреждена о моем приходе. Она сидела на ящике и плакала. Расспросив меня о братьях и отце, мы вышли на улицу и присели на скамеечке в тени дома и там продолжали наш разговор.

Из дома вышла очень красивая женщина в военной форме с погонами старшего лейтенанта.

– Почему вы плачете, бабушка? – спросила она.

Бабушка ей рассказала, что я уже второй день ничего не ел и она не может мне помочь. Если что и было в тети Ани, то бабушка не могла взять без ее разрешения, а тетя Аня отсутствовала.

С комнаты вышел грузный генерал и позвал ее. Они подошли к вилису, стоявшему под кустом сирени и генерал начал обучать ее вождению машины. Сделав несколько кругов по лужайке перед домом, машину поставили на место и пошли в хату. Меня предупредили, чтобы я не уходил. Через некоторое время она вынесла мешок наполовину чем-то заполненный. Стеснительно извинившись, сказала, что в мешке крошки от печенья, но они чистые и съедобные. Ими генерал кормит своего коня.

Я выкинул белье из своего мешка и хотел туда пересыпать эти крошки. Она сказала, чтобы я не перекладывал, а забирал вместе с мешком. Бабушка подняла белье и вновь заплакала о том, что она не может его постирать. Нет мыла и нет сил.

Женщина вновь пошла в комнату и вынесла сверток обернутый бумагой.

— Тут чистое белье, — сказала она, — возможно великовато, но подошьете. И ушла в дом.

Мы с бабушкой решили посмотреть, что за печенье она нам дала. Но к нашему удивлению в мешке, кроме крошек печенья, были две буханки хлеба, правда очень засушенные и две большие банки консервов. Как я ни уговаривал бабушку поделиться с ней продуктами, но она категорически отказалась и настояла, чтобы я забрал все. Она сказала, что эта женщина, ее зовут тоже Аня, ежедневно подкармливает ее с генеральского стола.

От радости, что приобрел столько продуктов, заспешил обратно. Спустился в балку, где была криница и расположившись на траве я стал кушать крошки печенья, запивая ключевой водой. Мне казалось, что ничего вкуснее я в жизни не ел, чем эти крошки.

Возвратившись, я застал Кузьму Алексеевича спящим. Мне показалось, что он умер. Уж очень у него было заостренное лицо. Я еле растолкал его. Мы устроили пир. Кусочки хлеба мы поджаривали в котелке, куда положили немного тушенки, а на второе чай из ромашки с печеньем. Уплетали за обе щеки, не думая о завтрашнем дне. Мы были спасены от голода и благодарили незнакомую Аню, что она помогла нам.

Вечером к нам пришел нарочный и передал указание возвратиться на станцию. Не раздумывая, в ночное время мы побрели к новому месту работы.

* * *

И вновь мы в бригаде по текущему содержанию пути, но раны меня еще беспокоили. Бинт врос в рану и отмочить его не удалось. Госпиталей и врачей близко не было, поэтому пришлось пешком идти на станцию Гостищево, где был открыт здравпункт. Врач, осмотрев мои раны, сказал, что все хорошо, а вросший бинт отторгнется организмом. На этом мое лечение и закончилось.

На станцию прибыл поезд, следовавший к фронту, но Белгород еще находился в руках фашистов и там возобновились бои. До нас долетал грохот боя, однако беспокойства не было. Мы были уверены в его исходе. Мы видели какой могучей техникой оснащена наша армия. Победа под Прохоровкой укрепила нашу уверенность. Мы ждали освобождения не только Белгорода, но и Харькова, чтобы

скорее возвратиться домой и узнать о судьбе матери, находившейся в оккупированном Харькове.

И вот 5 августа разлетелась весть об освобождении Белгорода и Орла. Настроение у всех было приподнятое. У нас не было радио, но хорошие известия распространялись с поразительной быстротой по беспроволочному телеграфу, то есть из уст в уста и они были достоверны. Однажды на станцию прибыла грузовая машина с четырьмя офицерами железнодорожных войск. Они долго о чем-то разговаривали с отцом. Затем позвали меня и рассказали, что едут в Харьков с технической разведкой, что они хорошо знают подходы железнодорожных путей к Харьковскому узлу, но по грунтовым дорогам они не ездили. Их цель – обследовать состояние железнодорожного моста через реку Лопань. Она протекает в северной горловине станции Харьков-Сортировочный.

– Но разве Харьков освобожден? – радостно спросил я их.

– Еще нет, но это случится в ближайшие дни, а возможно и часы, – ответили они.

– Ты хорошо знаешь, как проехать к этому мосту на машине?

Да, я хорошо знал всю прилегающую к мосту местность. Мы жили недалеко от моста и очень часто бывали там. Летом купались и ловили рыбу в речке, зимой катались на коньках и лыжах, ходили в походы со школой.

Они мне задавали вопросы, а я на них отвечал. Их удовлетворили мои ответы.

– Хотел бы ты поехать с нами? – Я посмотрел на отца, но он молчал. Наступила пауза. Прерывая неловкое молчание, отец сказал:

– Ты уже взрослый, решай сам, но учти, с одного пекла мы выскочили, смотри, чтобы не вскочить в другое. Тебя никто не неволит, хочешь поезжай.

– Решено, – сказал капитан. – Мы как знали, что нас будет пятеро и продуктов получили на это количество. Отдыхай, а утром в дорогу.

Еще затемно мы выехали в путь. Добравшись до трассы по избитой проселочной дороге в районе села Яковлево, поехали в сторону Белгорода. Земля вокруг изрыта воронками от бомб и снарядов, кругом выгоревшая трава, обгорелые листья на деревьях. На трассе тоже множество воронок и мы вынуждены были объезжать их, замедляя ход. Проезжая Белгород, мы были поражены отсутствием жителей. Как стало известно, в городе в тот период оставалось в живых всего 150 человек из 34 тысяч довоенных жителей. Все они были лишены крова. Из 2500 жилых домов не уцелел ни один, на месте предприятий и общественных зданий – руины.

В центре города находился КПП и нас остановили. Наш капитан долго о чем-то разговаривал с офицерами, а затем они подошли к машине и потребовали у меня документы.

Я им предъявил справку, что являюсь рабочим по восстановлению Белгородского узла. Они сказали, чтобы меня вписали в командировочное предписание, иначе могут возникнуть неприятности на следующем КПП. Так мы и поступили.

Чем ближе к Харькову, тем больше скоплений войск. Во всех перелесках находились воинские подразделения с техникой. Поток машин идет в одном направлении – к фронту. В селе Русская Лозовая вновь проверка и нас дальше не пропускают. Где-то в районе лесопарка идет бой. Капитан обратился ко мне:

– Ну, проводник, показывай дорогу. Я ни разу не был в этом районе и естественно дороги не знал. Обратились к жителям села. Они посоветовали не ехать в Дергачи, там тоже слышалась сильная перестрелка. Направили нас через Черкасскую Лозовую и далее выехать к Павловке, а там уже смотреть по обстоятельствам. Так мы и сделали. Дорога петляла по лесу. По ней никто очевидно не ездил. Она заросла травой. Накануне прошел дождь и все выбоины заполнены водой. Иногда машина буксовала и мы вынуждены были вручную вытаскивать ее из грязи. Наконец лес кончился и мы выехали на открытую местность. Проехав метров двести и вдруг перед нами разорвался снаряд. Мы, не ожидая команды, соскочили с машины. Шофер развернул машину и помчался к лесу, откуда мы только выехали. Разорвалось еще несколько снарядов, а когда машина скрылась в лесу, обстрел прекратился.

Капитан с лейтенантом пошли дальше, а нам предложил возвратиться в лес и ждать их возвращения. Уже были сумерки, когда они возвратились. Поужинав всухомятку, мы устроились на ночлег рядом с машиной.

Утром еще было темно, мы вслед за капитаном направились к железной дороге и оказались в глубоком окопе, по которому прошли метров сто и вышли к наблюдательному пункту, накрытому маскировочной сеткой. Нас строго предупредили не высовываться из окопа. Капитан и его сопровождающие по очереди долго смотрели в стереотрубу. Я не вооруженным глазом видел, что ферма моста обрушена в реку, а чуть левее стоит цел и невредим наш дом. Разрешили и мне посмотреть в окуляры, где я четко увидел окно нашей кухни, выходящее на восточную сторону, но за домом двора не видно. Несколько человек промелькнуло в туалет, расположенный в стороне от дома, но узнать их я не мог. Я надеялся увидеть если не мать, то хотя бы кого-либо из знакомых.

На наблюдательный пункт пришли какие-то военные чины и на этом наши наблюдения закончились.

В районе Холодной горы и поселка Малая Даниловка разгорелся жестокий бой. Забухала наша артиллерия, замаскированная на опушке леса, где стояла наша машина, но мы даже не предполагали, что находимся рядом с артиллеристами.

– Ну, Ваня, мы свое дело сделали, – сказал капитан шоферу, – теперь дело за тобой, гони в Прохоровку.

Мне не хотелось уезжать от дома. Я считал, что если не сегодня, то завтра немцев вышибут из Харькова и я увижу мать. Но капитан был непреклонен. Он сказал, что обещал отцу привезти меня целым и невредимым и свое обещание выполнит.

Обратный путь мы проехали значительно быстрее, если не считать, что дважды пережидали налет немецких бомбардировщиков на колонну танков, идущих в сторону Харькова.

Проезжая мимо места бомбежки, видели только один поврежденный танк. У него разорвана гусеница и экипаж был занят ремонтом.

Я понимал, что ни какой услуги, как проводник, разведчикам не оказал, но они были корректными, что об этом даже не упомянули.

Штаб железнодорожной бригады находился в Прохоровке и не было необходимости заезжать в Сажное, поэтому мне дали оставшиеся продукты и высадили у развилки дороги, ведущей в Сажное.

Уже на обратном пути я узнал, что старшим группы был капитан железнодорожных войск Лев Яковлевич Берковский. С ним судьба меня свела почти через сорок лет, когда работали в управлении Южной дороги.

Ему всегда поручали писать доклады для начальства, отчеты в вышестоящие инстанции. Это был высоко эрудированный, грамотный и обаятельный человек. Несмотря на серьезную болезнь, он всегда с чувством юмора поддерживал у нас высокий дух оптимизма. К нему все обращались за помощью в составлении какого-либо документа. Когда речь заходила о написании на кого-либо характеристики или реляции для награждения, он в шутку переспрашивал: – Хорошую, плохую или посредственную?

Заслуги или недостатки данного человека, на которого он писал, были присущи и однотипны многим руководителям среднего и старшего звена. Затем, когда он брал в руки личное дело этого работника, то вносил некоторые коррективы и в основном по данным анкеты. Характеристики, написанные им, отличались точностью, лаконичностью, глубоким содержанием и, прочтя ее, дополнительных разъяснений не требовалось. Он, уже будучи в преклонном воз-

расте, был душой всех вечеринок, которые мы устраивали по поводу праздников или дней рождения сотрудников. Он мог часами рассказывать об интересных вещах из своей жизни, знал много интересных моментов из биографий великих полководцев и даже членов правительства. Смешил нас анекдотами, которые из уст других рассказчиков воспринимались неинтересно.

* * *

Мы продолжали работы по ремонту пути, а путь был в плохом состоянии. Куски рельс из разных типов особенно причиняли трудности. Нужны были переходные накладки, которые можно изготовить только в кузнице. Но у нас не было ни кузни, ни кузнеца Озерова. Куда он делся, никто не знал. По несколько накладок привозили с мастерских дистанции, но этого было явно недостаточно. В путь были уложены остродефектные рельсы, которые необходимо было заменить в срочном порядке. Не хватало болтов, костылей, шпал, инструментов. Несколько десятков рельс, ранее уложенных нами в перекрытие убежища, извлечены и уложены в путь.

Открылось регулярное движение грузовых поездов, но Белгород не справлялся с нахлынувшим потоком грузов. Некоторые поезда предназначались следованием до Харькова. Их задерживали на линейных станциях. Один из поездов в течение суток простоял на станции. За это время мы познакомились с бригадой. Главный кондуктор Иван Федорович Азаров рассказал мне, что они постоянно находятся в турном вагоне-теплушке, оборудованном под жилье и где они отдыхают в свободное от работы время, и что у них не хватает кондукторов. Он предложил мне перейти на должность старшего кондуктора. Я с радостью согласился и по его указанию написал заявление и автобиографию. Он согласовал со старшим машинистом, то же харьковчанином. Затем он сказал, что передаст мое заявление в отдел кадров, который находился в Курске и результат сообщит мне. Но я должен быть готов. Он дал мне затрепанную инструкцию по движению поездов и сигнализации и я стал ждать. Теперь каждый поезд встречал с чувством особой радости и тревоги.

Прошло несколько дней. Дежурный по станции сообщил мне, что звонили из Курска и я зачислен в штат военноэксплуатационного отделения кондуктором и чтобы я был готов уже сегодня с вещами.

Отец ничего не знал. Я как-то должен был его подготовить, но в этот период он был на перегоне с рабочими.

Разговор был не лицеприятный. Я убеждал его, а он убеждал меня в обратном. Он не хотел меня отпускать. Разговор происходил в присутствии рабочих и они были на моей стороне. В конце концов он согласился. Я, собрав свой вещмешок, отправился к дежурному по станции ожидать поезд, теперь уже с моей бригадой.

Ждать пришлось долго. Наконец поезд прибыл и несмотря на то, что дежурный по станции давал разрешение проследовать станцию без остановки, он замедлил ход и остановился против дежурного по станции. С теплушки выглядывали несколько человек вместе с И. Ф. Азаровым. Они подхватили мой вещмешок и затащили меня в теплушку. Так я стал кондуктором. Правда, сначала меня к самостоятельной работе не допускали. Я усиленно стажировался и изучал инструкции. Моими учителями были все, но в первую очередь мой главный кондуктор. Уместно сказать, что значительно позже, когда я работал в кондукторском резерве старшим нарядчиком, мне приходилось подготавливать старших кондукторов по программе, срок обучения был отведен два месяца. Но в тот период мне дали одну или две поездки в качестве дублера и допустили к самостоятельной работе, но инструкцию по сигнализации я знал в полном объеме и это было главным в условиях военного времени.

Курск-Белгород – участок протяженностью 160 км – стал моим рабочим местом, где ежедневно мы находились в движении. Иногда простаивали на каком-либо разъезде. Эти стоянки использовали для приготовления пищи на костре. Стояла жаркая погода, а в теплушке дышать было нечем.

Боеприпасы, вещевое имущество, продовольствие, горючее и строительные материалы – все это направлялось на фронт. Документы на грузы находились у главного кондуктора и мы знали в каком вагоне, что перевозится. Особое внимание обращали на вагоны за пломбами, так как несли персональную ответственность за их сохранность. При приеме поезда на начальной станции главный кондуктор принимал правую сторону, а старший кондуктор – левую по ходу поезда, тщательно сверяя оттиски на пломбах.

Когда в составе было много вагонов с боеприпасами, в хвосте поезда прицепляли вагон с зенитно-пулеметным взводом (ЗПВ). Все поездки проходили благополучно. Иногда встречались немецкие самолеты, но они пренебрегали нами, пролетая на заранее намеченные цели. Иван Федорович до войны работал на станции Харьков-Сортировочный составителем поездов. Он много уделял внимания мне. Разъяснял значение скупых правил технической эксплуатации, а главное – коммерческим правилам, по которым знаний у меня со-

вершено не было. Несмотря на то, что грамотность у него небольшая, он умел практически объяснить самые сложные вопросы. Он был доволен мною. Доволен был и я.

Как-то мы прибыли с поездом на станцию Белгород. Вокруг зияли воронки от разрывов бомб. На путях работали ремонтные бригады путейцев. Оказалось, что накануне на станцию налетели фашистские бомбардировщики и бомбили ее. Возник пожар в одном из вагонов. Он перекинулся на вагоны, стоящие рядом на соседнем пути, где были боеприпасы. Огонь был хорошим ориентиром для бомбометания. Железнодорожники, рискуя своей жизнью, тушили пожары, растаскивали горящие составы. Дорогой ценой заплатили они за это. В братскую могилу опустили 15 гробов с телами погибших местных железнодорожников и паровозной колонны № 10, штаб которой в то время находился в Белгороде.

8. В РОДНОМ ХАРЬКОВЕ

Наконец случилось то, чего мы с нетерпением ожидали – освобожден Харьков. Хотелось сразу поехать, но задача оказалась неразрешенной для меня. Харьковчан в спецформировании было много и каждый стремился попасть туда. Но война продолжалась и поэтому пришлось отложить поездку на более позднее время.

Еще не было восстановлено движение до Харькова. Задержка состояла в том, что мост через реку Лопань был взорван и его восстанавливали. Это тот мост, к которому мы приезжали с технической разведкой. Разведчики правильно определили объем работ и необходимые материалы, что дало возможность мостовосстановительному отряду № 2 за пять суток его восстановить.

28 августа 1943 года в теплушку, где мы находились, пришел Иван Федорович и велел мне собираться в Харьков, куда идет машина и что он с начальством договорился, чтобы этой машиной подвезли и меня. Он принес мне справку о том, что я отпущен на три дня для розыска своей семьи.

На полуторке мы во весь дух мчимся по трассе в Харьков. Но особенно не разгонишься. Во многих местах работают саперы, засыпают воронки на проезжей части и мы вынуждены объезжать эти места по целине.

В пути подобрали голосующего офицера. Он рассказал, что его семья осталась в Харькове на Холодной горе и что он в течении двух лет не знает о их судьбе. Его также, как и меня, отпустили узнать о се-

мье. Регулировщиков на трассе уже не было. Контрольно-пропускной пункт находился в районе лесопарка. У меня документов не потребовали и мы прибыли на площадь имени Дзержинского. Это одна из самых больших площадей в мире. Она занимает 11,6 гектара земли. Сразу заметно, что ее брусчатку не топтали ботинки харьковчан. Она поросла травой, а в некоторых местах изрыта окопами и капонирами для зенитных орудий. Здания Госпрома и Госпроекта смотрели на нас закопченными проемами окон. Они были сожжены.

Распрощавшись с попутчиками, я направился пешком на Сортировку. В южном направлении слышен был грохот боя. Это, как нам сказал один из военных, шли бои за поселок Бабаи.

* * *

И вот я в своем дворе. Дом, в котором мы жили, цел и невредим. Меня окружили жители, наши соседи, с которыми я хорошо знаком. Посыпались вопросы: не видел ли я кого из их родственников? Я отвечал невпопад и в свою очередь задавал им вопросы. — Где мама? Жива ли? Женщины вдруг расступились и подошла ко мне мама и заплакала. Я, как мог, ее утешал. Кто-то вынес стул и усадили ее. Успокоившись, я отвечал на вопросы женщин. Мать повела меня в старую квартиру, где мы жили до войны. Оказывается, из квартиры, где мы жили, ее попросили, так как она принадлежала Славику Масленникову, а он находился в армии и хотели ее заселить, но мать настояла, чтобы ее опечатали и сохранили вещи, а сама перешла в старую квартиру, где оставались наши вещи и обстановка. Новые жильцы заняли кухню, а мы комнату. До глубокой ночи мы проговорили с ней обо всем.

Она была рада моему возвращению, но сильно беспокоилась за судьбу Васи и Мити. Я умалчивал, что имею три дня отпуска, а дальше мне придется сопровождать поезда к фронту.

У нее был огород и она собрала небольшой урожай картофеля, но хранить его негде и я пообещал выкопать погреб во дворе, против окна квартиры.

На следующий день стал разыскивать лопату, но мать отговаривала меня от затеи копать погреб, однако я был настроен на работу и не знал, придется ли еще побывать дома. За два дня я выкопал небольшой погреб, перекрыл его всевозможным железом, найденным во дворе и засыпал землей. Настал момент признаться, что утром я уезжаю. Слез было много. Не хотела меня отпускать. Мне почему-то

хотелось поскорее уйти из дома, чтобы не видеть ее слез. На станции разыскал бригаду кондукторов, с которыми был знаком и попросил их подвезти в Белгород. Они сказали, чтобы я оставался дома, а когда в Харьков приедет моя бригада, то меня позовут. Адрес мой они знали, а станция была рядом. Возвратился домой. Мать была очень рада.

Через два дня явился посыльный, уже пожилой кондуктор по фамилии Остапенко и сказал, что паровоз с турной теплушкой прибыл и дальше поедет до Мерёфы.

Мы водили поезда в Основу, Мерёфу, Люботин и Красноград.

9. ДИСПЕТЧЕР ПО ВОИНСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

14 октября 1943 года меня вызвали в отдел кадров отделения. Начальник отдела А. И. Кирьянов сказал, что я зачислен на работу в отделение движения в качестве диспетчера по воинским перевозкам и что этот вопрос согласован с руководством и завтра нужно выходить на работу.

– Я не знаю этой работы, – возразил я.

– Ничего, не святые горшки обжигают, – ответил он. – Научишься.

Дежурство для меня было в несколько раз тяжелее физической работы, к которой я привык. Звонили с управления дороги и еще откуда-то. Требовали от меня каких-то сведений, которых я не знал. Звонили со станций и передавали отправление транспортов и эшелонов. Я ничего вразумительного ответить не мог, потому что не знал. Казалось, что в этой неразберихе мне никогда не разобраться. Спасибо военному коменданту майору Белоусову, который взял меня под наблюдение и когда я был уже в отчаянии от этих звонков и требований, он сказал мне, чтобы я все вопросы согласовывал с помощником коменданта лейтенантом Семиковым. Последний почти все дежурство провел рядом со мной и я под его диктовку давал указания станциям и вел журнал учета. К концу дежурства кое-что уяснил, но каламбура была полна голова.

Утром военный комендант пригласил меня в кабинет и обстоятельно расспросил, где я до этого времени работал и как меня назначили на эту должность без практики и инструктажа. Вместе мы пошли к Кирьянову.

– Вы что, не понимаете, что приняли неопытного человека да еще малолетку на такую должность и бросили его на произвол без

всякой подготовки на ответственный участок. Не губите парня, пусть он поработает на станции.

А. И. Кирьянов тут же написал приказ о назначении меня оператором при дежурном по станции и дал мне его в руки.

Я пошел в отдел кадров станции Харьков-Сортировочный, где начальник отдела кадров А. А. Скрипченко сказала, что на эту должность она назначить меня не может. Оператор при дежурном по станции должен иметь права дежурного по станции. Это достигается не так просто. Нужно учиться на специальных курсах, потом проработать хотя бы месяца три стрелочником. Такой существует порядок. Она оформила меня техническим конторщиком и в тот же день я должен выйти на работу в ночную смену. Я откровенно говоря боялся, что опять не справлюсь с работой, но Галина Островерх, с которой я вышел в смену, успокоила меня.

Она толково разъяснила наши обязанности. Они заключались в том, что мы обязаны производить учет всех воинских грузов и эшелонов, прибывающих на станцию и докладывать об этом военному диспетчеру в отделение и военному коменданту, а также следить за их дальнейшим продвижением. Наряды на отправление грузов для маневрового диспетчера были обязательны. Утром пришел заместитель начальника станции Каплин. Он дал мне обстоятельный инструктаж. Галина сказала, что я могу вступить самостоятельно на дежурство и Каплин согласился с нею, так как работников не хватало.

Так я стал работать по воинским перевозкам, а уже через месяц у меня были ученики. Кроме воинских перевозок поступали и строительные грузы. Особенно на учете были грузы, идущие для восстановительных работ и в первую очередь для наведения мостов через водные преграды. Одному работнику эта работа была не под силу, поэтому нам дали помощников. Они главным образом учитывали грузы Главного Управления военно-восстановительных работ (ГУВВР) и других специализированных строительных формирований.

Военные грузы и в частности боеприпасы, техника и другие особо важные для фронта грузы в перевозочных документах не имели станций назначения. Значилось «По указанию ЗКУ», то есть военного коменданта.

Мы регистрировали воинские транспорты и эшелоны, имевшие определенные шифры в зависимости от груза. При получении указания от военного коменданта, мы давали письменный наряд маневровому диспетчеру о постановке в поезд того или иного направления. Чтобы избежать утечки информации, помощников военного коменданта разместили в одной комнате с нами и он давал нам указания о

направлении грузов непосредственно на месте, минуя телефонные переговоры. Установили отдельный телефон, что было в ту пору не так просто. Единственный телефон в технической конторе не мог обслужить всех желающих. Им пользовались не только работники техконторы, но и военные диспетчера железнодорожных войск, которые следили за продвижением своих, в основном строительных грузов, предназначенных для восстановления железных дорог, начальник караула военизированной охраны, военные социнструкторы и другие. У телефона постоянно создавалась очередь и особенно к концу отчетных суток, которые на железнодорожном транспорте установлены в 18.00. Разговоры по личным вопросам были категорически запрещены. На стене, где видел телефон висел плакат, на котором написано: «Не болтай, враг подслушивает». Как правило, пользовались шифрами. Никто не говорил, что прибыл эшелон, а говорили «прибыла Аннушка», бронепоезд называли «Борис Петрович» и т. д.

К нам подселили еще двоих военных санитарных инструкторов, которые обследовали санитарное состояние воинских эшелонов и при необходимости направляли их на санобработку в поезд-баню. Он стоял на старом нечетном пути, где в последствии было построено грузовое вагонное депо.

Пропускная способность этого поезда не велика и чтобы помыть эшелон солдат затрачивалось по 10-12 часов. Но дело поставлено там было на отлично. Все проходящие через баню получали чистое белье и в основном новое. Там же была и парикмахерская. Бывалые солдаты говорили, что такое обслуживание было впервые с начала войны. От бани отказывались немногие, но некоторые эшелоны следовали к фронту в спешном порядке и поэтому им отказывали в удовольствии. В этом случае еще до прибытия поезда со стороны Белгорода на путях стоял готовый паровоз и кондукторская бригада. Обычно на эти эшелоны перевозочные документы находились у начальника эшелона и мы даже не знали его номер. Возникали недоразумения. Диспетчер отделения требовал от нас указать, когда проследовал тот или иной эшелон, но мы сведений не имели и обращались за помощью к коменданту, который располагал этими данными.

Санврачи обследовали и состояние лошадей, находящихся в эшелонах. Заболевших лошадей снимали и отправляли в Люботин, где организован пункт по их лечению. Ветеринарные врачи Василий Подленко и Контемир очень хорошо знали свое дело и на уговоры оставить в эшелоне заболевшую лошадь не поддавались.

На станции расположен стационарный военно-продовольственный пункт, построенный еще в довоенное время. Проходящие эшелоны получали горячую пищу, а отдельные команды, отпускники и командировочные – сухой паек по аттестатам.

Санврачей не хватало, по этой причине в ночное время они не работали и мы, кроме своих обязанностей, выполняли их поручения. Смысл их заключался в том, что на каждый прибывший эшелон составляли акты об отсутствии завшивленности и об отсутствии больных, который должен был подписать начальник эшелона. Но это была пустая формальность. Как правило, начальником эшелона был командир воинской части или его заместитель. А они были высоких званий: полковник, подполковник и редко майор. Они охотно подписывали акты, даже в том случае, когда в эшелоне находились больные. Они говорили, что у них есть своя медицина и обойдутся своими силами. Получив подписанный акт, мы давали добро на отправление эшелона. Если требовалась горячая пища или прохождение санобработки, об этом докладывали помощнику военного коменданта, который и решал этот вопрос с работниками передвижения войск на дороге (3). Когда требовались какие-то другие данные, военному коменданту направляли начальников эшелонов в комендатуру, находящуюся в здании отделения в северной горловине станции. Наряд на отправление эшелона диспетчеру давали только после заявки начальника эшелона о готовности к отправлению.

В ночное время на станцию прибыл эшелон с танками. Помощника коменданта не было. Позвонил в ЗКУ. Капитан Николай Кольченко распорядился направить эшелон на станцию Залютино под выгрузку.

В дежурную комнату явилась группа военных во главе с полковником. Комнатка не могла вместить всех и сопровождающие полковника остались в коридоре. Узнав, что их направляют под выгрузку на станцию Залютино, он поинтересовался, где она находится и как туда проехать. Маневровый диспетчер Пузин, пришедший к нам, объяснил, что это рядом, каких-то 10-12 километров, если ехать через лесной массив, опоясывающий город с западной стороны.

Полковник посоветовался со своими помощниками, принял решение выгрузиться на нашей станции и своим ходом следовать на пункт назначения. Я этот вопрос решить не мог и вновь позвонил капитану Кольченко. Он переговорил с полковником по телефону, а затем сказал мне, чтобы я дал наряд маневровому диспетчеру для

выгрузки эшелона на 7 воинском пути. А несколько позже он позвонил мне и сказал, чтобы я взял от полковника письменную заявку на выгрузку. Но военные уже ушли и я побежал их догонять и сообщил полковнику, что необходима письменная заявка.

Хорошо, – сказал он. – Я напишу заявку по всей форме с печатью.

Танки выгрузились в течении получаса и покинули территорию станции. Они направились по лесной дороге в сторону Залютино. Нарочного с заявкой так мы и не дождались. Доложил об этом Кольченко, но он мне ответил буквально следующее:

– Ну и хрен с ним.

Руководство станции было довольно, что появился такой дефицитный порожний подвижной состав. Его сразу же подали под погрузку других грузов.

Спустя два дня меня вызвал следователь военной прокуратуры и обвинил в том, что я незаконно дал наряд на выгрузку эшелона, не имея письменной заявки командира воинской части. Каких я только выражений не услышал от него. Напугал он меня очень здорово. И я был вынужден соврать, сказав ему, что заявка находится у капитана Кольченко.

А почему он не пришел? – спросил следователь. Я только пожал плечами, мол, откуда мне знать.

Подписал протокол допроса и написав объяснение после чего меня отпустили, но предупредили, чтобы завтра я пришел вместе с Кольченко и принесли заявку.

Когда я рассказал Кольченко о вызове к следователю, он ответил, чтобы я больше к нему не ходил и что он сам уладит этот вопрос.

Позже он рассказал мне, что колонна танков не попала в Залютино. Они сбились с дороги, которая петляла по лесу и выехали в Куряж. Кончилось горючее и это стало достоянием разбора военной прокуратуры. Всю ответственность Кольченко взял на себя и не отказался от своих слов. Больше меня к следователю не вызывали.

После этого случая у меня с Кольченко сложились дружеские отношения. Он был спокойным и уравновешенным человеком, честным, правдивым, не унижался перед авторитетами, говорил правду в глаза, какой бы горькой она не была. Ранее он работал на станции и хорошо знал работу всех подразделений, знаком был со многими сотрудниками. Он был, по моему глубокому убеждению, прирожденный восовец.

С этого момента я стал более осмотрительным и осторожным. За короткое время я хорошо освоил круг своих обязанностей. Большую помощь в этом мне оказал заместитель начальника станции по воинским перевозкам Н. Каплин. Он ежедневно устраивал нам инструктаж, проверял ведение журнала учета. Почти все страницы журнала были исписаны его каллиграфическим почерком, а затем завел специальную книгу распоряжений, в которой указывал обнаруженные недостатки и требовал их устранения.

Недостатком в основном были пропуски в регистрации транспортов по прибытию и отправлению. А это случалось тогда, когда конторщик принял документы от главного кондуктора и нам не предъявил для просмотра.

Конторщик, по некоторым причинам, не приносил нам документов и после разметки вагонов раскладывали их по ячейкам, согласно станций назначения. Мы, не видя документов, не могли взять на учет транспорта. Чтобы избежать этих случаев, Н. Каплин добился, чтобы документы на прибывший поезд разрядчик давал в первую очередь нам и только после нашей проверки, он приступал к разметке натурального листа. Нас же заставил выписывать из настольного журнала все прибывающие на станцию поезда и следить, чтобы на каждый поезд проверялись документы. Пропуск в учете транспортов прекратился.

Вторым недостатком было пропущенные транспорта по отправлению. Фактически они были отправлены, но в журнале не отмечены. Военные диспетчеры отделения, пользуясь нашей информацией, давали приказы на отправление транспортов, которых на станции давно нет. Поднималась шумиха. Идем разыскивать вагоны на путях станции.

На станции скапливалось до трех тысяч вагонов, из них вагонов рабочего парка более двух тысяч, остальные вагоны специального назначения (поезд-баня, строительные летучки, ЗПВ, поврежденные бомбежкой, неисправные и другие). Все пути были заставлены вагонами. Лишь только отправится поезд и освободится путь, как на этот путь принимается следующий поезд. В таком хаосе было трудно найти разыскиваемые вагоны, но иногда это удавалось. А в большинстве случаев вагоны убыли со станции, но технический конторщик в натурном листе не отметил номер транспорта и поэтому его не учли по отправлению и он продолжал чиститься за станцией. В таких случаях нам крепко перепало от начальства.

Чтобы избежать нагоняев, мы каждый убывший поезд стали проверять по номерам вагонов по натурным листам. Учет стал точнее.

Для лучшего контроля за продвижением грузов для фронта и недопущения утечки информации о них, нам приказали документы на эти грузы хранить отдельно от остальных грузов. Для этого поставили металлический ящик с замком, но места для него, кроме как под столом, не оказалось.

Станция жила напряженной жизнью. Поток грузов все нарастал, но дальше продвижение их было замедленным. Много вагоном прибывало в те места, где еще велись упорные бои и естественно они задерживались у нас. Сформированные поезда часто перерабатывались. Приказы сыпались, как из рога изобилия. Отдельные вагоны требовали включить в первый отходящий поезд, а они находились в готовом поезде на другом пути или даже в другом парке. Сортировочный парк забит вагонами, специализация нарушена и чтобы сформировать поезд на коротких вытяжках составителям приходилось перелопачивать за 300 вагонов, а затем выставлять по частям на концы путей в приемный парк.

* * *

Фронт отодвинулся к Днепру. Очевидно фашисты узнали, что на станции скопилось большое количество грузов. Их самолеты стали появляться над станцией, но бомбы сыпались, то в прилегающий лес, то на пустырь и вреда не причиняли.

Как-то в ночное время в контору поспешно вошел дежурный по станции Кирилл Лобойко и возбужденным голосом объявил:

– В новом парке пожар. Горят вагоны. Кто не занят срочной работой, бежите в новый парк и помогите составительской бригаде ликвидировать его. Будьте осторожны на пятом пути стоят цистерны с авиабензином.

Трудно сказать, что он подразумевал под срочной работой, только все, кто находился в конторе, бросились к выходу. Кто-то поднял маскировочную штору на окне. На черном фоне осеннего неба алело зарево и показывались языки пламени. Помещение станции располагалось в районе кирпичного завода в доме, который до войны занимала военизированная охрана и чтобы попасть в новый парк необходимо пересечь более 30 путей, занятых подвижным составом.

Когда мы прибежали к месту пожара, там уже находилась группа людей. Среди них секретарь парторганизации станции Степан Трофимович Молодчий. Его все уважали за рассудительность и отеческую заботу о молодежи. Мы знали, что его жену фашисты повесили перед бегством из Харькова, обвинив ее в связях с партизанами. Он возглавил тушение пожара. Попытка прицепить горящий вагон к маневровому паровозу не удалась. Пламя вырывалось из торцевой стенки вагона и не давало возможности даже близко подойти. Получили ожоги составитель и сцепщик. Кто-то скомандовал откачать вагоны вручную. Но в это время вспыхнул и второй вагон. На соседнем пути стояли цистерны с бензином. Отцепили два вагона, но сдвинуть с места не смогли. Принесли ломы со стрелочного поста и появились снятые с платформ бревна. Их уперли в торец второго вагона и общими усилиями сдвинули с места. По рельсам катился огромный клуб огня. За ним в торце второго вагона упираясь бревнами шагали человек 20 народу. Они прикрывали ладонями глаза от разгоравшегося вагона. Задние сменяли передних, чтобы дать им возможность глотнуть свежего воздуха. Дымилась одежда. У меня, как у многих других, присмолились волосы и брови. Отогнав на вытяжку вагоны, приступили к тушению пожара. Появились ведра и лопаты. Воду носили из локомотивного депо, затем подключили пожарный рукав к маневровому паровозу. Принесли багры. Ими вытаскивали тюки сена, второй вагон сгорел полностью. В документах указано «вещевое имущество».

Когда пожар был погашен, мы пошли по своим рабочим местам. Гудки паровозов возвестили о воздушном налете. Но и на этот раз бомбы на станцию не попали. Они рвались где-то в районе Холодной горы. Высказывали предположения, что кто-то забрался в вагон, чтобы поспать на сене и по неосторожности поджег его. Но говорили и о намеренном поджоге. Через несколько дней загорелась крыша бывшего общежития кирпичного завода № 2, расположенная рядом с помещением станции. Пожар никто не гасил, там взрывались патроны, оставленные военными и лопался тернит, что напоминало выстрелы. Да и тушить было некому и нечем. Уже догорали стропила, которые упали внутрь кирпичной коробки, как снова загудели паровозы оповещая о налете. Позже нам стало известно, что это были умышленные поджоги. Они указывали цель бомбежки. Поджигатель был пойман. Это был один из последних налетов вражеских самолетов на Харьков.

Фронт стремительно откатывался на запад. 7 ноября 1943 года освобожден Киев. Настроение у всех приподнятое. С этого момента налеты прекратились. Станция работала на полную мощь. Поток грузов все нарастал. Прибыло 40 вагонов боеприпасов. Их задержали и они простояли на путях несколько дней. Тогда с целью конспирации их называли разрядными грузами. В перевозочных документах указывался номер группы и номер разряда. В зависимости от этих номеров можно определить и характер этих грузов. Перечня у нас не было и мы не знали, что за грузы и к какой категории они относятся. Но поскольку мы сталкивались с этими грузами ежедневно я уже знал, что скрывается за этими цифрами для многих грузов. Справочник с перечнем групп и разрядов находился у военного коменданта и чтобы узнать, могут ли отдельные разряды следовать в одном поезде, всегда вызывали коменданта и с ним решали эти вопросы. Ошибок было мало.

Однажды я дежурил сутки и смены мне не было. Бросить смену я не имел права. Ко мне пришел начальник станции Г. М. Карунник и просил подежурить еще одну смену. Отказать я не мог и попросил разрешения сходить домой покушать.

Кажется о еде я много говорю, но не лишне будет сказать, что в тот период мы постоянно ощущали голод. Пайки хлеба, получаемой по карточкам, едва хватало на один раз покушать. Бедная мама, как она могла выкручиваться при таком дефиците. В пищу шло все. Она покупала за последние гроши самые дешевые продукты и делала из них почти деликатесные по тем временам блюда. В пищу употребляли всё: пастернак, свеклу, морковь, капусту и даже отруби. А каша, сваренная из кукурузной крупы, была незаменимой. С нее варили и супы. Она даже использовала подсолнечный жмых для приправ и добавок к супам.

Начальник станции дал мне два наркомовских талона и сказал, чтобы я покушал в столовой и возвратился на дежурство. В столовой, кроме жидкой похлебки из огурцов и заправленной редко плавающими крупинками пшена больше ничего не было. Это называлось рассольником. Не утолив, а растравив голод, я возвратился на рабочее место.

Карунник дал мне ключ от своего кабинета и сказал, что если будет не вмоготу бороться со сном, можно поспать в кабинете на диване. От ключа я отказался. Пробежав до столовой и обратно, я разогрелся и чувствовал себя бодро. Но человек чем-то схож с аккумуля-

лятором. Он в своем теле накапливает усталость, сон и другие жизненно важные компоненты до определенной точки. Так получилось и у меня. До четырех часов утра я бодрствовал и был, как колокольчик, но стоило мне немного расслабиться я присел за стол и моментально уснул. В этот период в комнату зашла оператор при маневровом диспетчере М. Кропотова. Она подняла мою голову за шевелюру, которая была густая и положила книгу приказов, сказала, вот приказ читай. Еще не проснувшись, я вновь склонил голову на книгу и снова уснул. Через некоторое время ей понадобилась книга и она выдернула ее из под головы. Проснувшись, я увидел, что проспал около двух часов и принялся подтягивать работу. Проверив все прибывшие поезда за этот период, сделал необходимые записи в журнале, а также написал наряд на отправление транспортов для вступающего диспетчера и ожидал смену. Но смены опять мне не было. Пришел Каплин и видя мое состояние, разрешил пойти домой поспать часов шесть и вновь явиться на работу.

Но поспать мне не удалось. Со станции пришел посыльный с запиской срочно явиться к начальнику станции. На вопрос, читал ли я приказ о переадресовке транспорта в составе 40 вагонов, который был уже отправлен по моему наряду в сторону Красного Лимана, а не на Лозовую, как требовал приказ.

Я вспомнил, что оператор приносила мне книгу приказов, но я его не читал, а потом об этом забыл и не вспомнил. Он потребовал от меня объяснение и чтобы я расписался в приказе. Это было мое первое объяснение и я с помощью, а вернее под его диктовку, написал его.

– Выговор тебе обеспечен, – сказал он. – Иди домой и на этом инцидент закончен. Иди отдыхай.

В коридоре встретился с оператором дежурного по станции Галиной Потаповой. Она объявила мне, что через несколько дней состоится комсомольское собрание, на котором меня будут принимать в комсомол. Я был так расстроен, что ничего ей не ответил и поспешил покинуть помещение и в книге приказов не расписался.

Прошло несколько дней. Меня вызвали в транспортную прокуратуру на улицу Ярославскую, 17. Начался официальный допрос. Он продолжался до глубокой ночи. Я рассказал так, как написал в объяснении начальнику станции. Следователь, капитан Заслуженный, явно был недоволен моими ответами. Он дважды переписывал протокол допроса и давал мне подписывать. Была уже полночь, когда он сказал: – На сегодня достаточно, продолжил завтра. Домой меня не пустили, а заперли в КПЗ, где была только одна скамья наглухо прибитая к по-

лу. Допрос продолжался на следующий день. На третий день, в последний раз подписью засвидетельствовав показания, меня отпустили. Следователь сказал, что дело серьезное и что трибунала мне не избежать. Он со мной был обходительный, до тонкости вникал в нашу работу. С меня взяли подписку о невыезде. После меня вызывали Каплина, начальника технической конторы Терентьева.

Оператор М. Кропотова куда-то исчезла. Она, как говорили ее подруги, уехала на фронт.

Через несколько дней меня вновь вызвал следователь. Он сказал, что детально разобрался в этом вопросе и что я не должен отвечать за содеяное. На станции нарушался порядок доведения до исполнителей приказов и что моей подписи о прочтении приказа нет, а суду нужны документальные факты. Поэтому он вновь переписал протокол и по его указанию я переписал объяснение.

– Теперь дело суда определить виновность, а подписка о невыезде остается в силе.

Прошло около трех месяцев. Казалось, что все забыто, но однажды нас вызвали на заседание военного трибунала.

Кроме меня повестки получили начальник станции Карунник и заместитель по воинским перевозкам Каплин. Заседание трибунала проходило в Управлении дороги и оно было закрытым. Меня вызвали первым. В течении нескольких минут я ответил на вопросы членов суда. Затем вызвали Каплина. Ему задавали значительно больше вопросов, чем мне. Вопросы были довольно каверзные, уличающие руководство станции в том, что они не контролировали работу подчиненных и не уделяли должного внимания продвижению воинских грузов. Этому свидетельствовало то, что в книге приказов не было их подписей в прочтении, а все приказы адресовались начальнику станции, а некоторые приказы не имели подписей непосредственных исполнителей.

Последним был приглашен начальник станции. Он положительно охарактеризовал работу мою и Каплина. Ему также были заданы нелюбезные вопросы. Председатель суда, а возможно это был прокурор в звании подполковника, требовал наказания всех троих. Перечислялись статьи уголовного кодекса, по которым нас обвиняли и сроки наказания по ним.

Суд ушел на совещание в другую комнату. В комнату, где проходило заседание, не пустили даже жену Каплина, пришедшую из дома, расположенного рядом с управлением дороги.

Зачитывается приговор. В начале упоминалась моя фамилия, затем Каплина и Карунника. Перечислялись факты нарушений, указы-

вались статьи уголовного кодекса и что они предусматривают, которые менялись дважды и в конце зачитали, что я оправдан от уголовной ответственности. Но этого я уже не воспринимал. Я понял, что приговорен к 8 годам лишения свободы. В голове стучали молотки и дальше я уже не помню, что они читали.

Суд ушел. Нам с Каплиным предложили расписаться в приговоре. Расписавшись, мы стояли и ждали, что нас поведут в тюрьму. Женщина в военной форме с погонами капитана, она очевидно секретарь суда, сказала:

– Ну чего вы стоите, идите домой и радуйтесь, что легко отделались. Мы продолжали стоять.

– Вы, очевидно, не поняли суть приговора, – и уже своими словами сказала, что меня трибунал оправдал, а Каплина приговорил к 5 годам тюремного заключения условно. Но там было что-то и в адрес начальника станции. Всю свою последующую жизнь я с содроганием вспоминаю этот момент и сравниваю его с явлением раскаленного до бела металла, как мы это делали в походной кузнице, затем его опускали в холодную воду. Сталь приобретала твердость, закалялась. Так получилось и у меня. Обреченность сменилась на радостное возбуждение. Разве это не действует на клетки организма, как смена температуры действует на молекулы металла. Впоследствии я не раз вспоминал поговорку моего дяди Антона Ефимовича, который часто говорил, что «очень хорошо, тоже не хорошо». Оказывается, что можно получить стресс не только от горя, но и от чрезмерного счастья.

Я не помню, как добрался домой. Только на второй день мне Каплин рассказал, что меня приглашали обмыть гуманное решение суда, я отказался, но я этого не помнил. Этот урок для меня стал на всю жизнь памятен. В тот военный период особенно не разбирались в тонкостях. Так за несколько месяцев до этого случая на станции случилось ЧП. Приняли поезд на занятый путь. Его вовремя остановили и никаких последствий не было. Причем, остановил тот же стрелочник, который неправильно приготовил маршрут. Их судил трибунал и направили в штрафную роту. Стрелочник (фамилию не помню) погиб, а дежурный по станции Шаповалов, после ранения возвратился домой, но работать на транспорте ему не позволили.

В дальнейшей работе я строго придерживался правила расписываться в приказах и ставить не только дату, но и время прочтения и требовал этого от своих подчиненных.

После заседания трибунала, Каплина уволили с работы. На его место назначен Иван Яковлевич Довбий. Он ранее работал составителем поездов. Он был тихим и спокойным, но не требовательным. Часто нас просил, чтобы мы его не подвели. Грамотность у него была небольшая и он долго вникал в суть нашей работы. Но нас подкупало то, что у него не было спеси и зазнайства. Не стесняясь, он просиживал с нами часами, стараясь познать суть работы, вникая до мелочей. Когда требовалось разыскать на путях станции какой-либо вагон, длительно простаивающий на станции, он не желая отвлекать нас от своих прямых обязанностей, сам изъяснял готовность пойти в парк и разыскать вагон. От него часто требовали объяснения за простой транспортов и другие упущения и он обращался к нам с просьбой написать объяснение от его имени.

В начале 1944 года начальник отдела кадров Александра Александровна Скрипченко привела ко мне парня примерно моих лет и сказала, чтобы я подготовил его для самостоятельной работы. Это был Бекетов Михаил. Он уже побывал на фронте. При форсировании Днепра получил серьезное ранение в голову. В госпитале ему убрали раздробленные кости черепа и рана не имела твердого покрытия. Врачи рекомендовали ему легкую работу, поэтому он и пожелал работать в техконторе. Отработав в дневное время, он уже разобрался кое в чем и вышел дежурить в ночную смену. Под конец дежурства ему стало плохо и он потерял сознание. Оказалось, что с таким ранением ночная работа ему противопоказана. К дальнейшей работе его не допустили. Его отец Никифор Егорович в тот период находился в паровозной колонне № 10. Машинист паровоза, он водил поезда во фронтовых условиях. Мать сильно болела, она почти ослепла. Двое маленьких детей Митя и Лида ходили в школу и они переживали большие трудности и голодали.

Михаил обратился к начальнику паровозного депо Галиченко и тот принял его на работу учеником токаря. С Михаилом мы подружились и вот более полувека поддерживаем хорошие отношения. Он попал в хороший коллектив, скоро овладел специальностью и стал передовиком производства. Депо восстанавливалось. На месте взорванного здания веерного типа построили цех для промывки паровозов, там же в уголке находился и токарный станок. Мазут с пола убирали лопатами и посыпали песком. С цеха всегда вырывались

клубы пара. Условия для работы на токарном станке были очень тяжелые. В депо возвращались паровозы-воины, которые находились в колонне особого резерва НКПС № 10. Все они были изношенные, а многие израненные осколками бомб. Для их ремонта нужны детали, но их не было. Выручали детали, выточенные на токарном станке, но их не хватало. Михаил работал и в ночное время, не взирая на здоровье.

Он один из немногих токарей, который выполнял просьбы депо-вчан, изготовить ту ли иную деталь для домашних нужд. Денег он ни с кого не брал и не пил магарычей, как это было принято повсеместно.

Отслужили свой век паровозы, на их смену в депо пришли тепловозы. Но как в паровозах, так и в тепловозах, колесо осталось неизменным – круглым. Их периодически необходимо обтачивать от наплывов и раковин. Для обточки колесных пар созданы специальные станки. Такой станок находился в электровозном депо «Октябрь», куда и отправляли колесные пары, снятые с тепловозов. Это кропотливая работа. На специальной канаве с подъемником снимались колесные пары, затем погружались на автомашину или платформу и отправлялись на обточку. Проходило несколько суток, когда обточенные колесные пары вновь устанавливались на тепловоз. Долго присматривался и взвешивал Михаил возможность ускорения этой операции. Советовался с инженерами. В конце концов созрел такой план: изготовить специальный резец и приспособление для зажима его на рельсе и предложил обтачивать колеса без разборки ходовых частей тепловоза и без снятия колесных пар.

Простота операции заключалась в том, что обточка колес могла производиться на любом деповском пути. Не нужна смотровая канава и не нужны дорогостоящие подъемные механизмы. Под тепловоз устанавливают домкраты, которыми приподнимается тепловоз, освобождая сцепление колес с рельсами. Резец закрепляется на рельсе в специальном приспособлении, колеса крутятся от тепловозного дизеля. Подводится резец с оправой. Находящиеся на ободке колеса наплывы и раковины не срезаются, а равномерно выравниваются, раскатываясь по окружности.

Нет стружки, нет потерь металла. Вместо нескольких суток тепловоз на обточке находится в депо 5-6 часов. Экономический эффект громадный.

К боевым орденам прибавились награды за трудовые достижения. Он награжден орденом Октябрьской революции, знаком «Почетному железнодорожнику». Более полувека Михаил трудился в

депо. С его помощью ремонт произведен не одной сотни паровозов и тепловозов и ни разу в его адрес нареканий на качество не было. Будучи на пенсии он не прерывает связи с коллективом депо, проводит воспитательную работу среди молодежи.

* * *

После этого случая с Михаилом Бекетовым я долгое время работал один, в то время, как в других сменах было двое. Помощника мне не было. Фронт отодвинулся еще дальше на запад и воинских перевозок стало чуть меньше, но увеличилось количество грузов для восстановления стратегических объектов и прежде всего шахт Донбаса, электростанций, мостов и других предприятий Украины.

Их тоже надо было учитывать и следить за их продвижением. Меня приняли в комсомол и естественно, повысилась ответственность за порученный участок работы. Молодежь брала повышенные социалистические обязательства, проводила космосольско-молодежные субботники по благоустройству территории, расчищали завалы разрушенных зданий и этим щебнем засыпали дороги. Так, за короткое время мы привели в относительный порядок проезжую часть в районе станции, улицы Довгалеvской, где постоянно буксовали машины в грязи.

Когда я уже не ожидал, что мне дадут помощника, Иван Яковлевич Довбий привел молодого человека в военной гимнастерке, хромающего на одну ногу и с палочкой в руке. Это были Калиниченко Иван Степанович, получивший осколочное ранение в ногу и после госпиталя признан не годным к военной службе. Он оказался способным учеником. Скоро познал секреты нашей работы и был хорошим помощником. Он был старше меня и я стеснялся его посылать в парк для розыска вагонов, старался выполнять эту работу сам, за что получал нагоняй от начальства.

Через семнадцать лет судьба вновь нас свела. Он работал старшим конторщиком, я – начальником конторы. Пользуясь мягкосердечностью подчиненные частенько подводили его, за что он получал нагоняи от руководства смены. Но я, хорошо зная его работоспособность и честность, всегда отбивал нападки и становился на его защиту. В последствии узнавал, что его подвели подчиненные, но он их не выдавал, а всю ответственность брал на себя.

Однажды, заступая в ночное дежурство, мне табельщик не разрешила вешать личный номер на табельную доску. Она сказала, что

это указание начальника станции и чтобы я сейчас же явился к нему в кабинет.

В кабинете было пять или шесть молодых ребят. Начальник станции сказал, что мы сейчас же должны пойти в депо и там будем работать в течении месяца кочегарами на паровозах. Это приказ.

Никто не возражал и вопросов не задавали. Всей группой мы направились в депо.

Начальник депо Константин Матвеевич Галиченко нас ожидал и сказал, что прибыли из ремонта паровозы, но бригад не хватает, вот и комплектуем бригады с привлечением молодежи с предприятий узла.

– Один из вас уже поедет сейчас. Кто желает?

Все молчали.

Я вызвался поехать первым. Он разрешил мне отлучиться на час, чтобы переодеться и прийти к дежурному по депо. Переодеваться я не пошел, так как у меня не было во что. Явился к дежурному по депо. На вопрос, ездил ли я на паровозах, ответил: – Да, но только в качестве пассажира.

– Ну и кадра, – сказал он и позвал машиниста. Им оказался Игнат Иванович Ключко. Он знал моего отца, но я его видел впервые.

– Ты что, таким франтом поедешь? – спросил он.

– У меня нет другой одежды.

– Ну это мы уладим. Ты иди на паровоз, он стоит на топливном складе.

Через несколько минут он принес замазученный комбинезон, который на меня был велик и я одел его поверх своей одежды.

– Без моего разрешения ничего не трогай на паровозе, – предупредил он меня. – Ты только присматривайся, помощник у нас опытный. Он без пяти минут машинист. Вот приедем с поездки, он будет сдавать экзамен на машиниста.

Поезд нам попался легковесный. В основном это были теплушки с солдатами да два десятка платформ с орудиями. Машинист был доволен и высказал предположение, что нас будут пропускать без задержки. Но поезд подолгу задерживали на каждом полустанке и лишь утром прибыли в Красноград, находясь в пути около 12 часов. Очевидно другие поезда имели преимущество перед нашим.

Нас послали на отдых. Игнат Иванович спросил у меня, умею ли я жарить картошку и достал из своего заветного сундучка десятка два картофелин и небольшой кусочек сала и сказал, что это для меня первый экзамен.

В обратный путь нас отправили вечером и пропустили по участку значительно быстрее, очевидно по той причине, что в составе находилась санлетучка с ранеными воинами, направляющимися в харьковский госпиталь.

Более месяца работал я в качестве кочегара с машинистом И. И. Ключко. За это время кое-чему научился. Узнал устройство паровоза, усвоил обязанности.

Замену нам не давали и я пошел к начальнику станции с просьбой отозвать меня на станцию. Он переговорил с начальником депо и меня отпустили, я был доволен. Но когда получил в депо зарплату кочегара, то пожалел, что не остался работать кочегаром, несмотря на уговоры машиниста. Она была в три раза больше, чем я получал. Однако менять свое решение не стал.

* * *

Комсомольская организация поручила мне организовать и возглавить молодежь станции по проведению субботника по оказанию помощи в восстановлении Харьковского тракторного завода. Этому предшествовало обращение горкома комсомола к молодежи города. Опыта у меня не было. На помощь пришел парторг С. Т. Молодчий. Он договорился на авторемзаводе № 10, откуда отремонтированные студебеккеры своим ходом будут следовать на фронт и согласились подбросить нас на тракторный завод. Я должен оповестить всех молодых работающих на станции и пригласить их участвовать в субботнике.

Еще было темно, когда к станции подъехали грузовики. Молодой лейтенант в новом обмундировании и по всем признакам еще не побывавший на фронте, шутил с подошедшими девчатами. К машинам подходили все новые группы молодежи, сменившиеся с ночного дежурства. Машины, заполненные молодыми людьми, с песнями отъехали.

Проезжая по улицам города бросались в глаза варварские разрушения культурно-бытовых учреждений, школ, кинотеатров, библиотек, больниц, жилых зданий. Фашисты широко применяли насилие, грабили и истребляли мирных граждан, забирали молодежь на каторгу в Германию. Душегубка и виселица были испытанным методом борьбы с патриотами.

Почти двадцать один месяц продолжалось хозяйничанье оккупантов в городе. За этот период они не смогли наладить на ХТЗ даже ремонт своих танков, подбитых советскими воинами.

При отступлении они разрушили и сожгли механосборочный, кузнечный, чугунолитейный цеха, две компрессорные станции, учебный комбинат, фабрику-кухню, заводскую библиотеку, детские ясли и поликлинику. В бессильной злобе они разрушили 133 жилых дома площадью 53 тысячи квадратных метров, уничтожили стадион. Жителей поселка они оставили без воды, разрушив насосные станции.

Когда мы прибыли на завод, перед нами открылась картина сплошного разрушения. Красавец-завод, детище и гордость советского народа, построенного в чистом поле в начале 30-х годов, лежал в руинах.

Нашей группе отвели место в одном из цехов с провалившейся крышей. На стене огромными буквами привлекала надпись: «Проверено, мин нет». Необходимо было убрать весь хлам, вынести битый кирпич на площадку. Представитель завода, пожилой человек в очках, объявил, что когда закончим очистку цеха, можно будет и перекурить.

Трудно было представить, когда эту гору битого кирпича, стекла, изуродованных взрывом балок перекрытия можно вынести на носилках. За работу принялись дружно. На завод подходили и подходили группы молодежи с городских организаций. Постепенно гора хлама уменьшалась. Разрешили отдых. Достали скудные завтраки. У многих вообще их не было. Во время отдыха нам сообщили, что благодаря усилиям работников завода, уже на пятые сутки после освобождения, начала работать насосная станция и вода подана на завод и поселок, а также пущена энергоустановка мощностью 22 киловатта.

Мы с новой энергией принялись за работу. Ломило в пояснице, дрожали ноги, очевидно от недоедания, но никто не бросил работу, пока не вынесли последние носилки с мусором.

Хорошо трудились сестры Нина и Александра Шуховы, Татьяна Черкашина, Лида Мелешенко, Анна Пименова, Вера Лахтина, Аня Фаткина, Михаил Мещан, Дмитрий Тохарь, Мария Руденко, Зина Котенко и другие.

Домой мы возвратились поздно вечером усталые, но довольные. Еще не раз молодежь предприятий узла совершала дальние рейсы по оказанию помощи возрождающемуся из пепла и руин тракторному заводу. Мы были свидетелями выхода из цехов первых десяти тракторов, собранных рабочими завода в полуразрушенных цехах в канун 27 годовщины Октября. Оказывали помощь в восстановлении и других заводов города.

Комсомольцы избрали меня делегатом на городскую комсомольскую конференцию. Там вручали награды отличившимся в восстановлении ХТЗ и других предприятий города.

Вдруг объявили мою фамилию и вручили Грамоту ЦК ЛКСМУ. Я был очень рад первой в моей жизни награде и естественно старался оправдать ее. Мы систематически проводили молодежные субботники по приведению в порядок территории станции и прилегающего поселка, клуба им. Ленина.

Больше всего приходилось работать по приведению в надлежащее состояние прилегающей к станции улицы, где после дождей дорога была не проезжей. Машины застревали в грязи и без посторонней помощи выбраться с этого месива не могли. Засыпали особо топкие места шлаком и щебнем с разрушенных зданий. Все это делалось непрофессионально. В одном месте засыпали лужу, а в следующий дождь она возникает в другом. Вокруг здания станции посадили деревья. В основном это были тополя. Достать саженцы других пород не удалось. На месте обширной лужайки разбили парк в клубе, прорезали новые аллеи. И теперь, спустя более полувека, стоят эти деревья, выросшие до 30 метров в высоту. Приятно сознавать, что это мы, комсомольцы и молодежь, сажали и поливали их.

Теперь можно услышать от молодых людей, что не могли мол посадить что-то другое. Но позволительно спросить у них, а что они посадили в своей жизни для общего блага и способны ли они при таких лишениях и недостатках что-то делать для будущего поколения, как делали это мы.

Недоставало шпал, а путь был в аварийном состоянии. С северных районов страны круглый лес следовал на Украину целыми маршрутами, но он предназначался для восстановления шахт Донбасса. Зная тяжелое положение путейцев, мы решили им помочь. Организовали бригады по ремонту старогодных шпал. Трудились на совесть под руководством опытных путейцев. За летний период мы оздоровили более 1000 штук, которые были уложены в наиболее аварийные места на путях станции. Созрел новый урожай, но вагонов для перевозки зерна не было и вновь комсомольцы взялись за дело. Они законопачивали и забивали железными и деревянными полосами щели в вагонах, ремонтировали хлебные щиты и за короткое время подготовили более 200 вагонов, которые комиссия приняла с высокой оценкой. Построили своими силами два капитальных стрелочных поста № 1 и 29 и много других работ произведено силами комсомольцев и молодежью станции.

Мы продолжали жить в квартире, состоящей из комнаты и кухни в кирпичном бараке на комбикормовом заводе. Мать предупредила, чтобы она освободила квартиру, так как никто на заводе не работал. Она ответила, что сыны воюют на фронте, а может уже и сложили головы, а отец мобилизован и работает на железной дороге. Но это их не успокоило. Выбрали момент, когда я был на работе, группа из восьми человек с участковым уполномоченным милиции и судисполнителем сорвали замок и все вещи выбросили на улицу. Когда мне сообщили об этом, я побежал домой, но помочь уже не мог. Посреди двора в кучу сложена мебель и вся утварь, а квартира опломбирована. Пришлось искать пристанище для вещей на поселке. Мать поехала к отцу на станцию Слатино, куда незадолго до этого выселения перевели его со станции Сажное. Они приютились в конторке, где в ночное время отдыхали на столах, а днем мать коротала время на улице. Я стал ночевать у знакомых.

В это время мы получили извещение о Мити. Он погиб 17 июля 1943 года под Орлом и похоронен в братской могиле у села Бонки, Свердловского района. Командир роты Бородин прислал письмо, в котором писал:

«Дмитрий был отважным пулеметчиком. Своим мощным огнем сразил не одну сотню фашистов, заставив их быть удобрением нашей священной земли. Мы за него отомстили.»

От старшего брата Васи вестей не было. Я писал во все концы, но ответ получали стереотипный: «Сведений нет». Написал К. Е. Ворошилову. По его указанию запрошены Белорусский и Украинский штабы партизанского движения. У нас появилась надежда, что Вася находится в партизанах. Но сколько мы не ждали ответов от них, так и не получили. И только 5 марта 1956 года получено извещение, что он был командиром радиовзвода 25 отдельного батальона 25 танковой дивизии и пропал без вести в боях под Москвой в октябре 1941 года. Но даже и после этого мать считала, что Вася жив и возможно находится в плену.

Работа дежурного по станции меня привлекала. Все свободное время я старался быть в его помещении и меня поражала его способность и отличная память. Удаленный на почтительное расстоя-

ние от путей станции, он каким-то чутьем угадывал, где находятся паровозы, прибывающие и отправляющиеся со станции поезда. Он давал указание и направлял действие не только стрелочников, но и составителей, а также работников других служб: машинистов, вагонников, путейцев и даже связистов. В нашей смене дежурным по станции был Михаил Григорьевич Пащенко. Он был опытным специалистом с довоенным стажем, но на мои просьбы что-то разъяснить, отделялся шуточками, да и времени у него просто не было заняться посторонними разговорами.

Во все направления прилегающих к станции перегонах движение поездов осуществлялось по телефонному способу сношений. Каждому отправляемому поезду вручалась путевая телефонограмма или путевая записка. Бланков не было. Их писал оператор при дежурном по станции на клочках бумаги и даже на газетах. Он же вел переговоры с соседними станциями по телефону о движении поездов. На каждое направление велись отдельные поездные журналы. Он еще отмечал маршруты локомотивным и кондукторским бригадам, передавал информацию поездному диспетчеру о прибывших и отправленных поездах. Свободной минуты не было даже покушать. Оператором был А. Свечкарт. Как-то он сказал, чтобы я напрасно не глазел и просил помочь ему заготавливать бланки поездной документации путевых записок и телефонограмм, а когда я хорошо освоился с этим, то стал давать заполнять бланки предупреждений. Он объяснил мне всю методику и порядок оформления документов по движению поездов.

Мое стремление познать работу дежурного по станции и оператора заметил начальник станции и похвалил меня. Сказал, чтобы я присматривался к работе и что при первой возможности меня направят на курсы дежурных по станции. Он оказался верен своему слову и в ноябре 1944 года меня командировали в Люботинскую техническую школу на курсы дежурных по станции.

10. ЛИТЕРНЫЙ ПОЕЗД

Все лето отец с большим напряжением работал на восстановлении второго пути двухпутного участка от станции Дергачи до станции Слатино. Но не доставало шпал, рельс, скреплений, а главное не было стрелочных переводов. Много пришлось ему трудиться по улучшению текущего содержания пути. Прошел путеизмеритель. Путь на его участке оказался в хорошем состоянии. Отца премиро-

вали и наградили значком «Отличный путеец». Большая физическая нагрузка сказалась на ранении. Он стал передвигаться с палочкой. Начальник дистанции пути Васильев разрешил ему поехать в дорожную больницу. Но домой его непустили. Оставили в больнице для удаления осколка.

К зиме рабочие построили для нас жилье. Оно состояло из старогородных шпал, вкопанных в землю. Сверху также были шпалы, на них насыпан слой земли. Два окна, дверь и посередине печка. Жилье это сделали за 3-4 дня. Углы этого помещения промерзали и постоянно покрывались инеем. Но мы были довольны, что у нас есть крыша над головой и нет нужды мыкаться по квартирам.

Как-то я приехал на выходной день к родителям. В комнате оказались посторонние мужчины. Они вели себя, как настоящие хозяева. Вместо того, чтобы представиться и объяснить свое присутствие в нашей квартире, они учинили мне допрос и потребовали документы. Матери дома не было. От моих вопросов уходили в сторону. Говорили, что они прибыли с геологической партией с дальнего востока для разведки залежей нефти. Пришла мать. Она дала мне понять, чтобы я вопросов им не задавал, а позже, когда мы остались одни в комнате, сказала, что это люди из КГБ. Они проверяют путь, ожидается проезд высокопоставленного чина.

В субботу из больницы приехал отец. Ему сделали операцию и удалили осколок. На работу выписали с понедельника. Но как истинный служака он, не дождавшись понедельника, позвонил начальнику дистанции и доложил ему о своем выздоровлении. Васильев просил его ночь побыть на станции и никуда не отлучаться, а быть у дежурного по станции. Для нас уже не было секретом, что это неспроста.

Еще он не ложился в больницу, как работники КГБ начали проверять состояние пути. Они дважды обследовали путь, проходя с зеркальными отражателями. Выявленные дефектные рельсы были в срочном порядке заменены. По их указанию произведены и другие ремонтные работы.

Наши квартиранты в этот вечер ночевать не пришли. Утром не явился домой и отец.

Начальник станции К. Ф. Лебединский, к которому я обратился, на мои вопросы отвечал невпопад и я чувствовал, что он что-то знает, но сказать не решается. Ситуацию прояснил один из рабочих, который дежурил с бригадой на станции. Он сказал, что отец на дрезине уехал в Белгород и больше он ничего не пояснил.

Вечером я уехал в Люботин продолжать учебу с тревогой о судьбе отца. Не верилось, что отец после почти месячного пребывания в больнице и не приступивший к работе, добровольно и столь неожиданно поехал в Белгород решать какие-то дела, не поставив в известность об этом ни мать, ни меня. Такого за ним не наблюдалось. Я обратился к начальнику школы Левченко с просьбой дать мне отпуск на два дня. Он долго не разрешал, а затем посоветовавшись с преподавателями и убедившись, что у меня по всем предметам отличные отметки, разрешил отпуск. Приехав в Слатино, я убедился, что отец так и не возвратился домой. Поехал в Белгород. Начальник дистанции пути Васильев сказал, что отца он не видел и что его в дистанцию никто не вызывал. Он намекнул, чтобы я обратился в транспортный отдел КГБ. Там ответили, что не знают ничего. Тогда я в сердцах выпалил, что мне доподлинно известно, что отец вместе с работниками КГБ поехал на дрезине в Белгород. Начался допрос, откуда мне стало известно об этом. Я сказал, что от постороннего человека, который видел, что отец садился в дрезину. Ничего не добившись, возвратился домой. А через день приехал отец, но в тот период он ничего о своих приключениях не рассказывал. Уже позже стало известно, что литерным поездом ехал на Ялтинскую конференцию глав великих держав И. В. Сталин.

Когда проследовал первый контрольный паровоз с вагоном-гаражом, путеобходчик Безрук остановил поезд, идущий за контрольным паровозом, в котором находился Сталин. Охране он заявил, что обнаружил лопнувший рельс и поэтому остановил поезд. Включили переносной телефон в постанционную сеть и передали начальнику станции, чтобы дорожный мастер срочно выехал на место с бригадой для замены лопнувшего рельса. Никаких средств передвижения у дорожного мастера не было. Что делать? И отец нашел выход. Сбив кувалдой замок сарая, где находилась лошадь, принадлежащая маслозаводу, он вместе с двумя рабочими погрузил кое-какой путейский инструмент на телегу и в сопровождении работника КГБ, что духу погнали запряженную лошадь на перегон. Когда подъехали к стоявшему поезду, который был оцеплен охраной, отцу задали вопрос: – Можно ли ехать по такому рельсу? При свете фонарей отец осмотрел рельс, где была незначительная старая трещина на головке рельса, ответил. – Можно. Но желательно ограничить скорость. Очевидно этот ответ его подвел. От него потребовали наложить на лопнувший рельс шину и со скоростью 5 км в час пропустили поезд. Дальше отца домой не отпустили. По проходу следующего поезда (очевидно со свитой и охраной) отца отправили

в Белгород, где на него завели уголовное дело. Там он и находился несколько дней в камере предварительного заключения. К работе его не допустили, хотя вины его доказать не смогли. Его направили на вновь построенную линию Сараевка-Старый Оскол дорожным мастером на станцию Сазановка. Путьеобходчика Безрука наградили за бдительность. Его однофамильца, исполнявшего обязанности дорожного мастера во время болезни отца, осудили на длительный срок заключения.

Позже я узнал от бывших рабочих, что путьеобходчик Безрук хвастался им, что этот рельс с трещиной он приметил давно и зная, что особой опасности для движения нет, об этом он никому не заявлял, а ждал случая. И этот случай он не упустил. Начальник дистанции тоже был снят с работы, а затем назначен начальником Солнцевской дистанции пути, которая вновь была организована.

Нам предложили выбраться из квартиры, хотя квартирой сырой сарай и назвать нельзя, тем более, что мы вложили много труда, чтобы привести его в жилой вид. Сами его обмазали, наложили глиняный пол (долівку), насыпали крышу. Но тогда были такие законы. Не работаешь – освободи квартиру.

Мы с матерью перенесли мебель на поселок к машинисту Игнату Ключко и, связав в узел постель, мать отправил к отцу на станцию Сазановка, а сам поехал в Люботин продолжать учение.

11. ДЕНЬ ПОБЕДЫ

С учебой было все благополучно. Я еще до поездки на курсы хорошо знал инструкции по сигнализации и движению поездов, неплохо разбирался в правилах технической эксплуатации. Новыми для меня были предметы по грузовой и коммерческой работе и телеграфии.

Уже давно ушло в историю то время, когда дежурные по станции работали на морзянке, однако с программы этот предмет исключен не был и мы упорно овладевали профессией телеграфиста, хотя нам это в жизни и не пригодилось.

Многие курсанты на транспорт поступили совсем недавно и никаких навыков не имели. Для них было очень тяжело овладевать знаниями. Однако среди них были ребята, которые имели кое-какой стаж и как правило они учились хорошо. Круглыми отличниками были Виталий Орловский из Основы, Александр Рябко из Полтавы, Владимир Зыбин из Белгорода и ряд других.

Дисциплина и требовательность к учащимся были очень высокими. На учащихся распространялся указ о военном положении и нарушений не было. Большие трудности были с питанием, отоплением помещений, нехватка учебных пособий, отсутствие жилья и недокомплект преподавателей.

Начальник школы Левченко организовал учащихся на заготовку дров в Люботинском лесничестве. В выходные дни мы заготавливали дрова и вывозили их на выздоравливающих лошадях, находящихся в ветлечебнице. Это те лошади, которые по болезни снимались с проходящих воинских эшелонов. В столовой стали отпускать горячие обеды по продовольственным карточкам. Не было аппаратов для обучения, но ключом для передачи азбуки морзе стал простой карандаш, которым мы выстукивали точки и тире на столах.

Преподаватель (фамилию не помню) очень хорошо знал свое дело и он научил нас этому. Малейшую фальш он определял сразу по звуку. Результат учебы определила экзаменационная комиссия. Я передал 60 знаков в минуту и принял более 70, за что получил отличную оценку. Такие же оценки получил и по другим изучаемым дисциплинам. Но прежде нас отправили на прохождение производственной практики. Я пожелал поехать на станцию Слатино. Этому были свои причины. Во-первых, на этой станции мне были хорошо знакомы все дежурные по станции и начальник станции. Во-вторых, я хотел более детально ознакомиться и изучить работу дежурного по станции небольшой станции. Это рекомендовал мне отец. Он говорил:

– Начиная свою службу с азов. Не стремись к повышению по службе. Начальство само решит, когда и куда тебя назначить.

Станция Слатино с небольшим путевым развитием. Это, по существу, обгонный пункт, имеющий всего четыре станционных пути и тупик для погрузочно-разгрузочных работ. Меня определили к опытному дежурному по станции Волокитину. Он сразу предоставил мне свободу действий, но контролировал их. На такой станции особой самостоятельности у дежурного по станции нет. Он выполняет волю поездного диспетчера, который определяет, где остановить поезд для скрещения или обгона и дежурный выполняет его волю. Тогда еще не был восстановлен второй путь и движение поездов осуществлялось по шезловой системе. Чтоб увеличить пропускную способность участка на остановочном пункте Безруки был построен разъезд для скрещения и обгона поездов. Он именовался «Разъезд 223 км», а с севера в сторону Козачьей Лопани «Разъезд 211 км». Теперь это остановочный пункт Цуповка.

Прошло несколько дежурств и я овладел этой нехитрой премудростью. Диспетчер участка вначале с недоверием относился ко моим докладам и требовал подтверждения моих действий от Волокитина. Затем стал доверять полностью. Грузовой работы было мало. В сутки прибывало под выгрузку 23 вагона, в основном строительные грузы для автомагистрали Москва-Симферополь. Столько же погружалось на овощной базе соленьями. Оформление документов производил начальник станции, а в его отсутствие дежурный по станции.

Ранее я прошел практику в товарной конторе станции Харьков-Сортировочный. Начальник конторы Шептуха П. И. научил меня таксировать грузовые документы и пользоваться тарифными руководствами и другими правилами по перевозке грузов.

Мне казалось, что я знаю все. Но моих знаний было недостаточно – не было практических знаний и пришлось их приобретать заново. Моему наставнику Волокитину потребовалось поехать к тяжело больной сестре в Полтавскую область и он попросил начальника станции отпустить на два-три дежурства, а вместе него я должен дежурить самостоятельно. Я дал согласие и начальник станции его отпустил. Первое самостоятельное дежурство прошло благополучно и в ночь с 8 на 9 мая я вновь заступил на дежурство. Вдруг среди ночи зазвонил циркулярный звонок диспетчерского селектора, что было необычно. Как правило, циркулярный звонок раздавался в начале дежурства, где дежурные по станции докладывали по порядку расположения станций от Белгорода до Харькова состояние устройств СЦБ и связи, наличие стрелочников и подвижного состава на станции. Но этот звонок насторожил. Диспетчер сообщил нам об окончании войны, что наступил долгожданный мир. Мы поздравляли друг друга.

В тот период радиосвязи с машинистами не было. Переговоры диспетчера с машинистами осуществлялись при помощи записок, которые дежурные по станции передавали машинистам вместе с жезлом на специальном жезлоподавателе, сделанном из проволоки. Подавать его на полном ходу было опасно для жизни. Дежурному необходимо было находиться с жезлоподавателем в метре от наружного рельса, по которому следует поезд. Паровоз, окутанный паром, движется со скоростью примерно 50 км в час. Помощник машиниста, спустившись с экипажной части на последнюю подножку, одной рукой держится за поручень, а другой должен подхватить жезлоподаватель.

Было много случаев, когда помощник не мог взять жезл, а иногда на полном ходу задевал дежурного по станции, что приводило к травмам и остановке поезда. Случился такой казус и со мной. Однажды я был сбит неопытным помощником из депо «Октябрь». Но отделался легкими ушибами, а могло быть и хуже. Позже были поставлены механические жезлоподаватели и безопасность, как дежурных так и помощников повысилась.

Диспетчер Передерий дал мне указание остановить скорый поезд № 24 Тбилиси-Москва на 1 минуту и сообщить поездной бригаде об окончании войны, что я и сделал.

Машинист на радостях стал подавать сигналы паровозным гудком. С вагонов посыпались пассажиры. Весть о победе распространилась с быстротой молнии. Раздавались крики: – Ура! Победа! В небо полетели ракеты. Один из пассажиров стал угощать вином из курдюка. Я никак не мог отправить поезд. Все ликовали и в вагоны заходить не собирались. Проснулись жители поселка и тоже присоединились к пассажирам. Многие обнимались и поздравляли друг друга. Когда, наконец, поезд отправился и я доложил диспетчеру, то радость сменилась печалью. Он и слушать не хотел мои объяснения, что поезд не отправлялся по причине срыва стоп-крана пассажирами. Вместо одной минуты поезд простоял 30 минут и был выбит из графика. Нарушена работа всего участка. На станцию срочно вызвали начальника станции и обязали его направить меня в Белгород с объяснением. Но в отделение я не поехал. Начальник станции уладил этот вопрос, тем более, что у всех было приподнятое настроение. Но случай этот стал достоянием для ревизорского аппарата. Узнав о том, что я был допущен к самостоятельной работе без экзаменов, начальнику станции объявили выговор, а вскорости его перевели в дежурные по станции на станцию Дергачи.

День Победы для меня стал не только радостным праздником, но и днем скорби по погибшим братьям, которые в юном возрасте сложили свои головы на полях сражений, вспоминаются все мытарства, причиненные не только мне проклятой войной, фашистские собаки, рвущие человеческие тела, дядей, безвинно томившихся в Береевских застенках, постоянно скорбящую мать, своих сверстников из нашего двора, погибших в этой проклятой войне, обездоленным людям.

12. ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

Практику я продолжил на станции Харьков-Сортировочный и после ее окончания сдал государственный экзамен. По всем предметам, а их было семь, получил отличные отметки. Нас направили в управление дороги для получения назначения. Я просил направить меня на Полтавское отделение, но вопреки моему желанию, заместитель начальника службы М. Т. Пономарев направил меня на станцию Харьков-Сортировочный. При этом он сказал, что необходимо обеспечить специалистами сортировочные станции Основа и Сортировка, а в Полтаве своих дежурных предостаточно. Пришлось смириться. И так мечта моя осуществилась. Я – дежурный по станции. Меня назначили дежурным на Северный пост. К этому периоду от Харькова до Дергачей восстановили второй путь. Движение поездов осуществлялось по телефонному способу сношений. Правом на занятие перегона являлась путевая записка, которую мы вручали на ходу поезда машинисту. В дождь, в пургу, зачастую раздетым через несколько путей и стрелочных переводов стремишься не задержать поезд по главному пути, где мчится, не снижая скорости, скорый поезд. Вручив документ на право занятия перегона, провожаешь поезд, обращая внимание, нет ли в поезде заклиненных колесных пар, не горит ли буксовая подбивка и есть ли на хвостовом вагоне установленные сигналы. После прохода поезда, возвращаясь в дежурку и даешь отправление на следующую станцию. Изодня в день одно и то же. Никакой романтики. Мне это стало надоедать. Дежурный исполнительного поста. Само название говорит за себя. Исполнять волю дежурного центрального распорядительного поста, иногда направленную явно на задержку поездов. Особенно меня бесило действие дежурного центрального поста, когда в ущерб пассажирским поездам отправляли грузовой. Пассажирский поезд стоит у входного сигнала, а грузовой еле-еле тянется с парка. Но правду показать в настольном журнале нельзя. Нужно было изворачиваться и врать. Спасало от ответственности за очковительство то, что за выходными стрелками была граница между Белгородским и Харьковским отделениями. На диспетчерском графике у харьковского диспетчера не фиксировалось прибытие поездов на станции Дергачи. Поэтому все плюсы по 10, 15, 20 и даже 30 минут никто не замечал. Такие плюсы были массовыми, особенно перед кануном отчетных суток, а они, как известно, на транспорте установлены в 18.00.

Машинисты, не зная истинного виновника их задержки у входного сигнала, высказывали в адрес дежурных Северного поста нелестные слова.

Радовало то, что из Америки по Лен-Лизу прибыло оборудование автоматической блокировки и ее начали устанавливать на всех станциях от Харькова до Курска и Лозовой. Монтаж осуществлялся быстрыми темпами и спустя несколько месяцев она вступила в строй. Это принесло значительное облегчение. Мы перестали бегать к каждому поезду для вручения документов на право занятия перегона.

Однажды меня вызвали в отдел кадров и сказали, что произошла ошибка. Мне в ту пору еще не исполнилось 18 лет и дежурным по станции я работать не могу до совершеннолетия. – Поработай на другой работе и когда исполнится 18 лет, пойдешь работать дежурным. Направили в распоряжение старшего инженера станции М. Ф. Шакуры. Он знал о том, что я писал лозунги, объявления, оформлял стенную газету и имел пристрастие к рисованию, поручил мне совместно со столяром станции Михаилом Ивановичем Гордиенко изготовить и оформить на каждом стрелочном посту контрольные доски. Их разработал помощник дорожного ревизора Александр Яковлевич Лупашко. Они позволяли контролировать правильность подготовленного маршрута и исключали возможность принять или отправить поезд по неправильно подготовленному маршруту. Если маршрут подготовлен неправильно, то ключи от замков Мелентьева на доску повесить невозможно. Простое, но очень эффективное приспособление. На контрольной доске помещалась схема стрелочного района и номера стрелок в плюсовом и минусовом положении. Михаил Иванович был хорошим специалистом. Он изготовил добротные доски из отходов, а в мою обязанность входило покраска и надписи.

Не хотелось возиться с красками и ходить от поста к посту, но эта работа помогла хорошо усвоить расположение стрелочных переводов, их назначение, а главное – изучить враждебность маршрутов, что очень помогло в дальнейшей работе дежурным по станции.

* * *

Закончив оформление доски на 11 стрелочном посту, я собрался идти домой, но в этот момент на стрелочный пост пришел заместитель начальника станции по грузовой работе И. А. Пашков. Он заинтересовался, доводилось ли мне производить сцепление и расцепление вагонов на винтовом сцеплении. Я не хотел ударить лицом в грязь перед стрелочниками и хотя практических навыков не имел, ответил утвердительно.

– Тогда пойдем со мной выбросим вагон. На втором пути стояло около ста вагонов, которые называли хламом. Это вагоны, не подошедшие по центрам, неисправные, задержанные и оставленные по другим причинам.

Подойдя к одному из вагонов, стоящему в середине состава, он объяснил, что вагон необходимо срочно поставить в первый отходящий поезд. Машинист паровоза, уже заехавший на этот путь, отказался производить маневры в одно лицо, а составительной бригады не было, поэтому он привлек меня.

Винтовую стяжку с крюка соседнего вагона я снять не смог. Она была сильно натянута. Попробовал раскрутить винт, но запаса там не было. Иван Ананьевич сказал, что пойдет к машинисту и скажет, чтобы он сжал состав, чем ослабит стяжку.

Загрохотали буфера вагонов. Все ближе и ближе идет волна. Я ухватился за скобу стяжки, но снять ее сразу не смог. Пальцы произвольно ухватились полностью за кольцо. Вагоны чуть дрогнули и я даже не мог понять, как пальцы правой руки оказались зажатыми между крюком и стяжкой. Больно не было, но страх появился. Я понимал, что если паровоз потянет вагоны, то я останусь без пальцев. Пашков, почувствовав неладное, потому что я не вышел на междупутье и не дал сигнала машинисту, прибежал ко мне. Он увидел, что с пальцев капает кровь и понял все. Вновь побежал к машинисту предупредить его о случившемся, чтобы тот не потянул вагоны. Машинист с масленкой прибежал ко мне и стал лить на руку смазку. Поддев стяжку руками, он зычным голосом крикнул: – Рви. Я что силы рванул руку. Пальцы были целы, но кожа на них была изодрана порядочно. Указательный палец пострадал больше всех, очевидно он был зажат на заусенице. Иван Ананьевич с тех пор называл меня «Крестником» и признался мне, что сомневался в том, что я имею опыт по расцепке винтовой упряжи, но не желал запачкать свой белый китель, на котором красовались погоны инженер-капитана. Однако китель он все же запачкал мазутом и даже не заметил когда. И вот мне исполнилось 18 лет. Меня допустили к работе дежурным по станции и снова я начал работать на Северном посту. Рядом располагались воинские площадки, куда ежедневно прибывали составы с демобилизованными из Германии. Они, как правило, приезжали в Харьков, а отсюда разъезжались во все концы страны. В основном были солдаты старших возрастов, офицеры-отпускники, девушки. Они обращались к нам, узнавая как им добраться до места назначения. Комендатура располагалась в здании поста рядом с дежурным. Военным комендантом был подполковник В. С. Мочинский. С ра-

ботниками комендатуры я по-прежнему поддерживал хорошие отношения.

Вскоре меня вызвали к начальнику станции. Он мне сразу задал вопрос:

– Для чего ты учился, чтобы сидеть на Северном посту, где любая девчонка спокойно может управляться с работой. Завтра иди работать на Южный пост. Освоишь работу, дальше назначим тебя на Центральный пост. Я не возражал.

По сравнению с Северным постом, работа была сложнее. Поезда отправлялись в сторону Лозовой, Краснограда, Люботина, Основы, Харьков-товарный и Харьков-пассажирский. У дежурного по станции был помощник-оператор, который носил к поездам разрешения на отправление поезда на перегон. Помещение поста было взорвано при отступлении фашистами. Уцелела угловая комната на втором этаже, где и организовали дежурку. Она почти не отапливалась. Мы вынуждены разбирать деревянный пол на первом этаже и только этим поддерживали плюсовую температуру в помещении. Но пола хватило не надолго. Замерзали чернила. Мы выпрашивали у машинистов уголь. Но печка явно сделана не специалистами и тепла не давала. Все, что можно было на себя одеть, одевали. Но ноги всегда мерзли и чтобы согреться, мы выбивали чечетку. Но работы было много и о холоде вспоминали лишь в минуты затишья.

* * *

В настоящее время трудно поверить, что когда-то на железных дорогах для безопасности движения поездов на однопутных участках применялась примитивная, но в то же время вполне надежная техника, как жезловая система. Суть ее работы заключалась в том, что без согласия соседней станции нельзя изъять жезл из аппарата, что дает возможность отправить на перегон поезд. Каждый жезл имел наклепанную металлическую пластинку, на которой указаны станции ограничивающий перегон и номер жезла. В обоих аппаратах находилось четное количество жезлов. Когда изъяли один жезл из аппарата, остается нечетное количество и изъять еще один жезл уже невозможно, а следовательно и невозможно отправить второй поезд на перегон. Казалось бы нехитрая, но надежная техника. На транспорте нашей страны не было случаев крушения поездов по причине изъятия второго жезла.

От Южного поста до станции Харьков-товарный однопутный участок оборудованный жезловой системой.

Как-то оператор, встречавший поезд с Харьков-товарный принес жезлоподаватель без жезла. Он слышал, как жезл звякнул об рельс, но его не нашел. Вызвали по телефону машиниста через стрелочную связь, он заверил, что жезл был в подавателе. Еще раз вдвоем осмотрели место, где был сброшен жезл, но жезла не нашли. Я надеялся, что утром, когда рассветет, мы найдем его. В сторону Харьков-товарный отправлялось за дежурство 2-3 передачи и столько же получали от них, поэтому особого беспокойства не проявлял и поезвному диспетчеру об этом не доложил. В конце дежурства, когда еще было темно, дежурный центрального поста предъявил к отправлению поезд на Харьков-товарный. Но как его отправить? Ведь жезл утерян. Оператор стал меня упрашивать не докладывать диспетчеру об утере жезла, да и сам я побаивался, ведь я вовремя не доложил о случившемся.

В нарушении правил я аккуратно снял с аппарата пломбу и вынул еще один жезл и спрятал его в чемоданчик. Действие системы было восстановлено. Рассвело. Мы вновь обошли место предполагаемого падения жезла, но так его и не нашли. Подумали, что кто-то из пассажиров его подобрал. Но если он предъявит его нашему начальству, то нам не избежать ответственности. Лишь через полмесяца бригадир пути принес нам жезл, найденный им под головкой рельса. Я был рад, что это произошло в нашу смену и не получило широкой огласки. Очистив его от мазута и грязи, я вложил оба жезла в аппарат. К счастью, электромеханик Н. Щеняев не заметил, что пломба на аппарате снималась и все обошлось благополучно.

* * *

На отчетно-выборном комсомольском собрании меня избрали секретарем комсомольской организации. В тот период на станции работало около 300 молодых ребят и девушек комсомольского возраста, из них 128 комсомольцев. Я знал, что обуза для меня большая – быть секретарем, тем более, что жил один и буквально скитался по углам. Ночевать приходилось где придется: по знакомым, а зачастую в красном уголке на стульях.

Я очень просил и секретаря парторганизации Нюрговского и представителя райкома комсомола Ерманок не избирать меня секре-

тарем, выставлял им веские причины. Но они не могли меня понять, а скорее не хотели.

– Ты ведь один, что тебе делать? – говорили они.

В качестве аргумента я выставлял, что у меня нет квартиры, что немцы сожгли наш дом, построенный на поселке и что я должен отстроить хоть какое-либо помещение, где можно было жить.

До войны мы начали строить небольшой домик. Он был почти готов. Застеклены окна, сложена печь, но не был еще обмазан. Его намечали обмазать в июле и к зиме справить новоселье. Но война помешала.

И вот 15 февраля 1943 года фашисты его подожгли. Поджог произошел при следующих обстоятельствах. Когда немец подошел к копне соломы, сложенной на улице у соседа, чтобы зажечь ее, то сосед выскочил из дома и стал упрашивать немца не запаливать солому, а указал на наш дом. Несколько раз повторял, что это дом коммуниста. Взяв охапку соломы, он пошел впереди немецкого солдата и подложил ее к стене дома. Дом построен из старогородных шпал, крыша покрыта толем и просмолена. Через несколько минут огнем был охвачен весь дом. Соседи, находившиеся в погребах, все это видели и слышали и были в ужасе. Пламя поднялось на несколько десятков метров. Они боялись, что загорятся и их дома. Благо не было ветра. На месте пожара остался только фундамент и одиноко стоящая печь. Но через месяц немецкие войска вновь овладели городом. Нашлись другие соседи погреть руки на чужом несчастье. Они перетаскали оставшиеся на пожарище кирпичи, разобрали фундамент и даже выкопали сохранившиеся молодые деревья посаженного сада.

Нам выписали несколько десятков старых, негодных в путь шпал и мы вместе с приехавшим отцом сделали сарай размером 3×2,5 м. Нашелся печник. Он соорудил небольшую печку. И я поселился в этом помещении. Соседи помогли обмазать и я впервые за всю войну стал ночевать в своем «доме». Но в зимнее время, если постоянно не поддерживать огонь в печке, то замерзала вода. Поэтому, уходя на дежурство, я выливал воду из ведра и другой посуды, чтобы не разморозить ее.

В дальнейшем я стремился отделать комнату во флигеле на фундаменте. Денег не было. Все надо было делать самому.

Но мои доводы до них не доходили. Товарищи посоветовали мне не идти на обострение и смириться с тем, что в этом году не придется спать в теплой комнате.

Перед заступлением на дежурство все работники станции обязаны были явиться в красный уголок, где табельщик К. Н. Лобасенко

отмечала в табеле явку на работу по личным номерам, которые мы вешали на табельную доску. Там же проходили планерки, где старший помощник объявлял план работы на предстоящее дежурство. Выступали и руководители станции.

Однажды, перед вступлением на ночное дежурство, табельщик сказала, что по указанию начальника станции я должен заступить дежурить на Центральный пост. Я не мог без практики работать на таком ответственном посту и доложил об этом старшему помощнику начальника станции И. А. Варичу, других руководителей не было. Иван Артемович сказал: – Хорошо, я приму дежурство и буду отвечать за работу, но ты будешь за пультом и давать команды стрелочникам. Он объявил всем постам, что я впервые вступаю дежурить на Центральный пост, поэтому они должны быть внимательными и поправлять меня, где я буду ошибаться.

К моему счастью в смене оказались опытные стрелочники, работавшие в этой должности еще с довоенных времен. Они хорошо знали свои обязанности, а главное технико-распорядительный акт станции. Это старшие стрелочники: А. Пономарев, Казаков, Попадченко, Росличенко, Шовкун, Бовкун, Островерх, Калмыков, Шевелев, Прасол, Садковой, Гомон, Н. Опрышко и другие.

В первые же часы моего дежурства я задал маршрут для приема поезда из Новоселовки в Западный парк, а через несколько минут по просьбе составителя Золотарева дал команду пропустить маневровый из одного парка в другой. Оказалось, что его пропустить невозможно, так как режет маршрут приема, а об этом в ТРА сказано не было. Были и другие казусы. Варич не знал всех особенностей и я в каждом случае советовался со стрелочниками. Они давали мне правильные и вразумительные советы. На станции было принято около 40 поездов, столько и отправлено. Каждый паровоз необходимо своевременно выпустить из-под состава или пропустить к готовому поезду. Впервые я не прикоснулся к своему завтраку. Было не до еды. В голове все перемешалось и я с трудом соображал, что мне делать. Варич под конец смены куда-то вышел.

Но окончилось дежурство и я направился в кабинет к начальнику станции и доложил ему, что на Центральном посту с работой не справляюсь и просил вернуть меня на Южный пост. Он улыбнулся и сказал, что Варич ему доложил обратное и дал моей работе хороший отзыв.

– Иди отдыхай, – сказал начальник станции Карунник. – Завтра поговорим об этом.

Я пошел домой, если можно назвать сарай домом. Там меня ожидал отец. Он ездил в Киев, где его обокрали и он еле добрался до Харькова. Я рассказал ему о моем назначении и что меня избрали секретарем комсомольской организации.

Отец пошел к начальнику станции и просил его не назначать меня на Центральный пост, но тот был непреклонен.

У него вулкан энергии, – сказал он, – его место на центральном посту. Все же несколько дежурств мне дали практики. Самым опытным был дежурный по станции Евгений Илларионович Бреславский. До войны он работал дежурным по отделению. Хорошо знал работу не только нашей станции, но и всех станций отделения. К нему обращались за советами работники отделения. Был он не многословен. В пространные разговоры с подчиненными не вступал. Распоряжения давал ясные, точные и от подчиненных требовал того же. Но к установленному порядку в выполнении регламента по переговорам дежурного и стрелочников относился скептически. И не удивительно, регламент был тормозом в скорейшем приготвлении маршрутов. Например, чтобы принять поезд из Белгорода в Западный парк, необходимо вызвать все стрелочные посты, участвующие в маршруте и только при наличии у телефона всех старших стрелочников задать им маршрут по следующей форме:

«Я – дежурный по станции Бреславский. Приготовьте маршрут для приема поезда № 1005 из Дергачей на 5 путь Западного парка по I маршруту и о готовности доложите».

Каждый старший стрелочник должен дословно повторить задание, называя свою фамилию и только после этого дать задание младшему стрелочнику приготовить маршрут. И, как требует регламент, младший стрелочник должен повторить дословно задание. После приготовления маршрута таким же порядком идет доклад о готовности маршрута. Каждый стрелочник докладывал дежурному:

«Я – старший стрелочник 5 поста Оспищева. Маршрут для приема поезда № 1005 из Дергачей на 5 путь Западного парка по I маршруту готов и мной проверен. Ключи на доске. Путь проверен, свободен. Можно принимать».

И так повторяют шесть постов, участвующих в маршруте приема. Регламентные переговоры занимали много времени. Поезд из Дергачей идет 10-12 минут, а за это время, зачастую не успевали приготовить маршрут и поезд останавливался у входного сигнала, за что получали нагоняй.

Вот Бреславский и не любил этой аллилуйщины. Он требовал, чтобы стрелочники докладывали только существо. Например, «На

5 посту маршрут поезда на 5 путь западного парка готов» и это ускоряло процесс, уменьшало ненужные разговоры. Ведь за 12 часов рабочего времени ДСП центрального поста занимался разговорами все 12 часов.

Я с Бреславским был согласен, что нужно пересмотреть регламент переговоров, но об этом никто и слушать не хотел. От него я многое узнал. Это был культурный, начитанный, высокоэрудированный человек. А главное с открытой душой. Он делился со всеми своими приемами и секретами в работе, был доверчив. Через несколько дней он заявил начальнику станции, что я могу работать самостоятельно. Устроили экзамен в знании местных условий работы и ТРА и я стал работать самостоятельно.

В смене № 2, куда меня определили, старшим помощником был Виктор Петрович Мещан, он только что возвратился из ВЭО-21, маневровым диспетчером – Пузин (имя, отчество не помню). Оба они не любили фальши и если что-то не получается в работе, требовали от подчиненных сказать правду, они не накричат, как это делали другие, а наоборот, помогут им, посоветуют как выйти из создавшегося положения.

Тогда я узнал, что Виктор Петрович, работая составителем поездов в 1935 году выступил инициатором движения за пересмотр устаревших норм выработки и применил в своей работе серийные толчки при расформировании поездов. В результате он перекрыл установленные нормы больше чем в два раза. Так, при задании переработать 600 вагонов, он достиг выработки 1250 вагонов. Своими достижениями он не кичился и об это я узнал не от него. Правда, грамотности у него было недостаточно, но, несмотря на это, ритм работы станции он чувствовал, как никто другой. Он всегда находился там, где было тяжело.

Самым горячим моментом было отправление порожняка по регулировочному заданию отделения. Мы должны были не позднее 15 часов отправить в Основу поезд сформированный из порожних вагонов своей выгрузки с последующим их отправлением на Донецкую дорогу к концу отчетных суток.

За каждый вагон шла борьба. Виктор Петрович всегда находился в момент формирования этого поезда в Новом парке, где собирался порожняк. Он не только руководил, но и сам принимал участие в формировании поездов. Мне приходилось работать во всех сменах, но в нашей смене в этом отношении был полный порядок и никаких нареканий со стороны работников отделения мы не имели. Особенной чертой его характера было то, что он никогда не давал в обиду

своих подчиненных. Он защищал их даже в том случае, когда вина этого работника была очевидна. И они были благодарны за это. Несколько раз он меня также спасал от наказания, беря всю вину на себя. Я благодарен судьбе, что она свела меня с такими замечательными людьми, с которыми действительно можно было работать с радостью и не ожидать от них какого-либо подвоха. Но были и такие, которые свои просчеты сваливали на других и мне не хочется их сейчас вспоминать. Они вызывают чувство жалости и отвращения.

С каждым днем я все больше познавал тонкости работы, у меня появилась уверенность, прошло чувство страха, вселившееся в меня в первые дни работы. Я все больше набирался опыта и многие ситуации, которые ранее для меня были неразрешимы, теперь казались пустяками. Каждое дежурство было насыщено многими событиями. Некоторые были уникальными и они остались в памяти на всю жизнь.

В Новом парке отстаивались более 100 вагонов, пострадавших в период войны. Они были собраны со всех станций, прилегающих участков и занимали несколько путей. Их готовили к отправлению в Панютинский ВРЗ, а некоторые на разделку в металлолом. Чтобы освободить пути для приема поездов, получили указание отправить эти вагоны в Панютино. Паровоз под этим составом простоял более двух часов, но состав не был готов к отправлению по техническому состоянию. На второй день на станцию приехал ревизор вагонной службы А. Н. Копейкин. Для подготовки состава к отправлению выделена специальная бригада вагонников, но отправить опять не смогли.

В последующие дни во многих вагонах сменили подшипники, произвели замену подбивки и вагонники предъявили его к отправлению. Зная, что не исключена возможность опять передержать паровоз и бригаду, я потребовал произвести запись в настольном журнале. Сменный мастер Кривошеев такую запись произвел и установил скорость 15 км/час.

Доложил диспетчеру Воронько, который наметил его отправление на 18.30. Поезд отправили без особых затруднений. При отправлении присутствовал заместитель начальника станции Т. П. Подымов, ревизор движения М. С. Джежелей, ревизор вагонной службы А. Н. Копейкин. Все были довольны, что отправили такой хлам со станции и освободили самый длинный путь для приема поездов.

Оказалось, что этим поездом, после дежурства диспетчер Воронько подъезжал домой. Он жил в районе Артемовки. При движе-

нии с рельс сошла колесная пара, а за ней сошло более десятка вагонов. Воронько подошел к машинисту и посоветовал ему не трогать состав, а вызвать восстановительный поезд, а сам пошел домой.

Восстановительный приехал спустя два часа после аварии – Вагоны при помощи лягуш быстро поставили на рельсы и освободили перегон. Более 4 часов закрыт путь для движения. Задержано много поездов. В их числе пассажирские и пригородные. Началось разбирательство. На оперативном совещании у начальника отделения мне объявили выговор за то, что в акте ВУ26 не было росписи ревизора вагонной службы. Но об этом я не знал, что такая запись нужна, ведь он присутствовал при отправлении. Диспетчер Воронько был снят с работы за то, что он будучи на месте аварии не возглавил подъем вагонов силами поездной бригады. Оказывается, что дежурному по станции необходимо знать не только инструкции, но и приказы по безопасности движения, которые нам не всегда доводили до сведения.

* * *

Постепенно со станций отправлены все аварийные вагоны, разгрузили новый парк от посторонних вагонов. Там организовали формирование поездов назначением Курски и Люблино. Весовая норма для паровозов ФД установлена с 2300 тонн до 2800 тонн. Но чтобы перевезти для расформировки с Западного в Новый парк состав нужно вывозить его на перегон, что мешало приему и отправлению поездов, но этот вариант не прижился, так как емкость путей Нового парка и длина путей, а также перевозка углового потока не позволило осуществить это мероприятие. Вынашивалось предложение о строительстве полугорки на месте грузового вагонного депо с подключением к ней путей существующего Северного сортировочного парка. А Сортировочный парк представлял из себя 14 коротких путей, где не мог уместиться полносоставный и полновесный поезд. Вытяжка с севера вмещала порядка 20-30 вагонов. Прибывший в разборку состав делился на 2-3 части и расформировывался. Стрелки переводились вручную стрелочниками. Когда отцеп вагонов нужно направить на определенный путь, составитель условными звуками свистка проигрывал этот путь, а стрелочники на духовом рожке повторяли эти сигналы, которые были обязательны для выполнения не только стрелочникам, но и башмачникам, работавшим в глубине парка, оберегая вагоны от соударения. Звуки сигнальных

рожков день и ночь раздавались в Сортировочном парке и слышны были в поселке, расположенного неподалеку.

В конце концов деньги для строительства полугорки были изысканы. Мне, как секретарю комсомольской организации, поручили организовать комсомольцев и молодежь для проведения субботников по разгрузке пребывающих вагонов с землей для насыпки горба. Но многие были приезжие и оставить их работать после смены невозможно. Удавалось уговорить лишь несколько человек. Остальные отлынивали под всякими предлогами. Я обязан был присутствовать на этих субботниках и естественно не стоял сложа руки, а перелопатил баласта не одну тонну.

В этот период меня избрали заместителем секретаря узлового комитета комсомола, членом пленума райкома. Домой я приходил на несколько часов, чтобы поспать. В зимнее время в жилище, где я обитал, замерзала вода и холод был невыносимый. Дров и угля не было, поэтому приходилось ночевать у товарищей, в красном уголке станции.

* * *

Памятен и такой факт, который считаю необходимым сохранить. Монтер связи Дмитрий Варламович Гомон до войны работал связистом и хорошо знал расположение подземный коммуникаций, а телефонные кабели были в дефиците. Он решил выкопать кабель, идущий от 1-го поста в здание блокпоста разрушенного во время войны. При раскопке кабеля он наткнулся на какой-то металлический предмет и решил перестраховаться. Вызвал меня по стрелочной связи и рассказал о находке. Я вызвал штаб 19 железнодорожной бригады и рассказал майору Брауну о подозрительной находке. Он немедленно выслал саперов. Не прошло и десяти минут они были на месте и лейтенант заявил мне, что это действительно мина и что он уже вызвал специалистов с гарнизона города. Он сказал, что поезда отправлять и принимать нельзя. Но я уже отправил грузовой поезд и с Харькова вышел скорый. Я потребовал от лейтенанта записать официально о запрете отправления поездов, что он и сделал. Я вновь созвонился с майором Брауном, который мне подтвердил, что лейтенант опытный сапер и что запись о запрете отправления поездов им сделана неслучайно. Меня одолевали сомнения, что прошло более 2-х лет после окончания войны, а мины могли быть поставлены еще раньше, т. е. в 1943 году. Доложил об этом поезд-

ному диспетчеру Ф. Г. Требуху, но он поднял такой шум, что с ним разговаривать было не в моготу. Называл нас всех дураками. Он потребовал не задерживать скорый поезд и продолжать работать в обычном режиме.

Разыскал по телефону Виктора Петровича, который находился в сортировочном парке и доложил ему о случившемся в районе первого поста и о требовании диспетчера.

Он приказал мне соблюдать предписание минеров, а Требух пусть покричит ему это не в первой.

Движение застопорилось. Пассажирские поезда стоят гуськом от Харькова до Северного поста. С Белгорода стоят у светофора и далее в Дергачах, Слатино.

Поднялась шумиха невероятная, звонили все, диспетчер не прекращал звонить и требовать открыть движения, но я к селектору не подходил и продолжал работать, отправляя поезда в сторону юга. Оператор поднесла мне телефон и сказал, что хочет со мной говорить А. Д. Мамакин – начальник отделения. Я ему доложил о находке мины и о том, что с Харьковского гарнизона прибыли специалисты и мину, которую обнаружил Гомон отправили в карьер завода Комсомолец для взрыва, но есть подозрения, что она не единственная.

Ты правильно поступил, – сказал Анатолий Дмитриевич, – а на Требуха ты не обижайся, его уже не переделаешь.

Прошло около часа. Минеры еще извлекли четыре мины и вывезли в карьер, где прогремели взрывы. Они дали разрешение на пропуск поездов.

Позвонил начальник дороги Петр Андреевич Дмитрюк и я ему доложил, что произошло. – Молодец! – сказал он. – Рисковать людьми никому не позволено.

После этого случая диспетчер Требух относился ко мне вполне дружелюбно. Очевидно начальник отделения нашел к нему ключ.

* * *

Трудно сейчас представить такую профессию, как скрутчик вагонов. Однако такая профессия была. На сортировочных станциях по прибытию поезда скрутчик обязан подготовить винтовую сцепку, то есть ослабить (раскрутить) фарком и снять (расцепить) одну из стяжек. Если этого не сделать, то при расформировании состава на вытяжке сцепщик не в состоянии произвести расцепку.

Чтобы не производить ненужной работы скрутчику давали копию натурального листа, в котором указывалось место расцепки.

В сформированном поезде скрутчик сцепляет две стяжки и верхнюю стяжку закручивает до конца, чтобы не было растяжки между сцепленными вагонами.

Вагонов на винтовом сцеплении было много. Иногда случались срывы отправления поездов с графика. Подъедет машинист к готовому поезду и сразу делает растяжку состава. Затем требует устранение их. Иногда скрутчик не может эти растяжки устранить так как фрикционные аппараты были изношены и требовали замены.

Винтовая стяжка была бичем не только движенцев, но и вагонников и локомотивщиков.

В 50-е годы в короткое время из эксплуатации были изъяты вагоны на винтовом сцеплении и профессия скрутчик ушла в лету.

В нашей смене скрутчиком вагонов был И. Савченко. Он обладал большой физической силой, да и неудивительно, ведь слабосильный с такой нагрузкой справиться не смог.

Это была самая неприметная профессия, о существовании которой даже не подозревали многие работники станции.

Но ни один поезд без его участия отправиться со станции не смог, как не смогли без подготовки расформировать прибывший поезд. Хорошо запомнились постоянные сетования Савченко на то, что ему мало выдают рукавиц и что одной пары едва хватает на одну смену. Ладони на руках были у него в сплошных мозолях. Он спокойно мог выгнуть монету одним пальцем, а метровый отрезок полдюймовой трубы сгибал в кольцо без всяких приспособлений.

Как и все люди большой физической силы он был неразговорчив и никогда не принимал участия в разговорах сотрудников. На лице постоянно была улыбка. Но у него была какая-то странность. Он боялся телефона. Его рабочее место было на 8 стрелочном посту в Северном парке. Но сколько бы ему не звонили, он трубки не брал, ждал стрелочника и указания маневровый диспетчер ему передавал через него.

Не было случаев, чтобы он не выполнил какого-либо распоряжения. В работе был безотказный.

* * *

У дежурного по станции стоял коммутатор стрелочной связи на 40 номеров, к которому подключены все стрелочные и исполнительные посты дежурные по станции Южного и Северного постов.

Были просьбы некоторых дежурных о подключении дежурного по депо и вагонников Западного и Нового парков, но ревизоры запротестовали. В этом случае дежурного могли отвлекать от своих прямых обязанностей по приему и отправлению поездов. А количество поездов с каждым днем увеличивалось. За дежурство прибывало и отправлялось порядка 80 поездов, не считая пассажирских и пригородных. Белгородские, Лозовские и Харьковские паровозы Красноградского направления должны разворачиваться на угольнике, который примыкал к крайнему 9 пути западного парка. Пропуск этих паровозов сопряжен был с определенными трудностями: сначала его нужно пропустить на угольник, а после поворота в депо. Маршруты их следования проходили через маневровые районы. Они часто простаивали по враждебности маршрутов. Но нормы на пропуск были жесткими и практически не выполнялись.

На вывозке работало пять паровозов, иногда шесть. Они вывозили передачи на станцию Основа, Харьков-Балашовский, Харьков-товарный, Люботин. Зарплата машинистов и кондукторов была низкая. Они жаловались начальнику отделения на плохую работу, непроизводительный простой под неготовыми составами.

В отделении дороги по указанию А. Д. Мамакина разработали график оборота вывозных паровозов. Вместо пяти на вывозку выделялось только три. Собрали причастных на совещание. Им рассказали смысл этого графика. К каждому паровозу прикрепили работника диспетчерского аппарата, которые сопровождали поезда в течении всего дежурства. Сам Мамакин повел первый поезд по новому графику. Колеса закрутились. Все были довольны. Заработки у машинистов и кондукторских бригадах поднялись. Нам дежурным по станции представлено было право в случае отсутствия готового поезда отправлять на эту нитку уплотненного графика паровоз резервом.

Правда, впоследствии не выдержали такого темпа и на вывозке устойчиво работало 4 паровоза.

Очень много неприятностей доставляли нам хозяйственные паровозы, так называемые коммерсанты. Их было два. Один отслуживал подъездные пути клиентов, расположенных по Северной стороне станции и примыкающих к 9 пути западного парка, другой – расположенных на кольцевой линии, т. е. необходимо пересекать главные пассажирские пути. Для этого использовали перерывы между пассажирскими и пригородными поездами. Такое окно было в ночное время и мы старались его использовать. Однажды составитель Жовтоног собрал около 50 вагонов, следуемых под выгрузку и запро-

сился на пересечение. Ничто не мешало и я задал маршрут. Прошло несколько минут, из Основы необходимо было принять в новый парк маршрут, но стрелочник 28 поста Х. Литвинов доложил, что в новый парк принимать нельзя, якобы не вынимается ключ из контрольного замка на стрелке № 40. Я согласовал с маневровым диспетчером, принял этот маршрут в западный парк, что было совершенно нежелательно, так как отправление его сопряжено с большими трудностями и прежде всего прекращается маневровая работа в северном парке.

Я вызвал с квартиры дорожного мастера Л. Я. Духанова и попросил его выяснить причину неисправности стрелок. Это было в 4 часа утра, а в 5 часов на Харьков должен проследовать первый пригородный поезд. Он был недоволен моим звонком, но все же явился на стрелку. Как позже выяснилось, стрелка была взрезана, перо погнуто и ключ из замка изъять нельзя. А ключ должен был вложен в централизатор и только после этого откроется светофор по главному пути. До прохода первого поезда оставалось мало времени и чувствовал, что-то неладное. Я послал ДСП Южного поста Наташу Санжаревскую узнать, что делается на стрелке. Через несколько минут она доложила, что бригада путейцев меняет стрелочный перевод. Производить смену стрелочного перевода в ночное время не оформив, как это полагается записью в журнале СЦБ и не поставив в известность дежурного по станции? А пригородный поезд № 101 переполненный пассажирами прибыл уже на Южный пост. Выходной светофор не открывался, хотя Литвинов передал через младшего стрелочника, что можно поезд отправлять. Я не мог дать указание ДСП поста выдать разрешение на отправление поезда до тех пор, пока не выясню положение.

Наконец, прибежал на пост запыхавшийся Литвинов и сказал, что все в порядке. Поезд можно отправлять. Поезд был выбит из графика на 10 минут. Пришлось согласовывать с дежурным по станции Харьков-пассажирский Н. Косенко, чтобы он переговорил с машинистом и поезд показан графиком. В то время за график пассажирских и особенно пригородных поездов спрашивали строго. От Литвинова я так и не добился правды, как могло случиться взрез стрелки. Характерно, что эта стрелка, а их было единицы, английского производства и при взрезе ее подвижным составом вышло из строя и перо и поворотное устройство. В отличии от наших стрелок у них нет противовеса, а перевод осуществляется при помощи рычага, находившегося около метра от земли и этот рычаг фиксировал положение стрелки в специальном зазоре. Уже в конце смены вновь

вызвал дорожного мастера, но вразумительного ответа он не дал, а пообещал рассказать при личной встрече.

При вступлении в следующее дежурство, табельщик дала мне записку, чтобы я зашел в отдел КГБ к П. К. Зотову. Я догадался о чем пойдет речь и вновь вызвал Духанова. Оказывается его уже вызывали, он отрицал смену стрелочного перевода, а сказал, что устранял неисправность в контрольном замке. Нас по очереди вызывали на допрос, но никто не подтвердил взрез стрелки. Приехала комиссия из дистанции пути и они не определили взреза, тем более, что запасных деталей для этой стрелки нигде не было. Уже значительно позже Духанов рассказал мне, что такой стрелочный перевод у него был в запасе и он хранился в опилках на льдопушке и на учете нигде не числился. Этим и воспользовался, выручив виновных от наказания.

Да, от стрелочников зависело много. Их ошибка иногда приводила к тяжелым последствиям. Но большинство из них с чувством ответственности днем и ночью, в холод и в жару, во время снегопада и проливного дождя постоянно находились на стрелках, очищая их от снега, отводили воду в период распутицы, бесперебойно обеспечивали движение поездов. У дежурного по станции никаких устройств контролирующей занятости путей не было. Глаза и уши дежурного по станции были стрелочники. Они как часовые на посту не только переводили стрелки, но и охраняли обустройства и перевозимые грузы. Они были и тружениками и солдатами. Их можно сравнить с пехотой в армии, которой отведена тяжелая, но почетная роль.

Но если о стрелочниках как в технической, так и художественной литературе хотя и недостаточно, но все же что-то упоминается, то совершенно умалчивается роль и значение оператора при дежурном по станции. Правильно его было назвать помощник дежурного. На помощников мне повезло. Первым оператором была Катя Рогинская. Она хорошо изучила не только свои обязанности, но и работу дежурного по станции.

Были случаи, когда я не мог говорить по телефону от простуды и непрерывных разговоров срывался голос. В этом случае она садилась за коммутатор и давали указание стрелочникам о приготовлении маршрутов. Я подключив параллельно телефонную трубку, контролировал ее действия и действия стрелочников. Дежурным по станции она могла быть первоклассным, но не хотела. Она жила в Богодухове и тратила много времени на поездки, поэтому вскоре она перешла работать в Люботин, поближе к дому.

Судьба подарила мне другого помощника – Веру Моисеевну Ревенко (по мужу Мазниченко). Успех моей работы, если можно

назвать успехом выполнение должностных обязанностей, в не меньшей степени принадлежит ей. Она следила за кондукторскими бригадами, чтобы те своевременно уходили к поездам. Подсказывала дежурному, когда задавать маршрут поезду, что очень важно. Ведь иногда было недосуг посмотреть на часы, висящие на стене за спиной дежурного. Выписывала поездную документацию грамотно, четко, разборчиво. Одним словом, работала, как звонок. Более четырех лет мы работали вместе и никаких нареканий в ее адрес не было.

В критических ситуациях подсказывала дежурному выход из создавшегося положения. Она держала постоянную связь с дежурным по депо, узнавала, когда будет выдан паровоз под поезд, предъявляла вагонникам составы к отправлению, постоянно информировала дежурного о всех изменениях. С нею было работать легко и приятно, что не скажешь об операторах других смен, где мне также приходилось работать.

Здоровье мое с каждым днем ухудшалось. Сказалось недоедание в отдельные моменты и голодовка, нервные перегрузки и все неурядицы в жизни. Врачи признали: язва желудка и 12-перстной кишки. Режим питания, диета, отдых. Все это для меня неосуществимо. Кроме общественных нагрузок, поступил в вечернюю школу, но посещать ее не мог регулярно. Всегда находились более ответственные дела. Истощен было до предела и чувствовал, что в таком темпе мне долго не продержаться. Стал просить начальника станции перевести на работу с меньшим объемом, но он и слушать не хотел. Ответ был один – работать некому. Да мы работали в три смены, но Бреславский часто болел. У него венозное расширение вен, кровотечения. Когда он брал больничный, а это было часто, мы работали в две смены. Однажды мы с Пашенком работали в две смены: я работал каждую ночь, а он днем. Он не хотел отдежурить сутки, чтобы перейти в ночную смену, а я физически не мог с ночного дежурства работать еще день. Отработав двенадцать ночей подряд я заявил табельщице, что больше не могу продолжать в таком темпе и пошел в больницу, откуда вызвали скорую помощь и отправили в дорожную больницу для стационарного лечения. После больницы попросил начальника отдела кадров А. А. Скрипченко направить меня на комиссию на предмет годности работы дежурным. После долгих мытарств дорожная комиссия признала меня, как старослужащего годным работать в этой должности, а что касается нагрузки и классности, то они этим не занимаются. Это дело руководства станции, какой объем работы представить.

В этот период с дальнего востока прибыл К. И. Мирошин и его определили дежурным на Центральный пост. Мы стали дежурить в четыре смены. Мне предложили отпуск. Это был первый отпуск за все военные и послевоенные годы. Получив отпускные, я в этот же день поехал к родным на станцию Сазановка, где отец работал дорожным мастером. Они ютились в землянке военного времени примерно 12 м². Там же находилась за перегородкой корова, приобретенная ими в кредит. На станции было только три землянки. В одной размещалась станция, в другой дорожный мастер и в третьей – бригадир пути и контора дорожного мастера. Мать начала отпаивать меня парным молоком и старалась кормить хорошо. Чистый степной воздух, хорошее диетическое питание, рыбалка на реке Сейм сделали свое дело. Я стал поправляться. У отца работала табельщиком Терещенко Зина. В период войны она служила в отдельном краснознаменном полку связи телеграфистом. Я познакомился с нею, а через несколько месяцев привез в Харьков. Отец был недоволен, что я у него увез работника, но жизнь у нас сложилась неплохо и совсем недавно мы отметили 50-летие нашей совместной жизни, как говорят – золотой юбилей.

Но отпуск продолжительностью 12 дней пролетел незаметно. Нужно было возвращаться на работу. Работать в четыре смены было легче и, прежде всего, потому, что люди постоянные. Ведь у каждого человека свои способности и свои наклонности и подход к каждому должен быть различным. Привыкают и подчиненные. Иногда мы понимали друг друга с полуслова, а главное, я знал кто на что способен и знал кому можно доверять, а кого нужно постоянно контролировать.

Секретаря узлового комитета комсомола Ф. Горшенина послали в колхоз оказывать помощь сельскому хозяйству, а меня, как его заместителя, освободили от работы и я исполнял около 3-х месяцев эту должность. После возвращения Горшенина я возвратился на станцию на прежнюю должность. Начальник станции Баганец ко мне относился придирчиво и не скрывал своей неприязни.

Причиной этого было то, что я покритиковал его на узловом собрании за то, что он упорно не хотел создавать комсомольско-молодежную смену. А к молодежи у него было отношение пренебрежительное, да и стариков он не жаловал. Находясь постоянно под хмельком, он оскорблял подчиненных, даже когда они не заслуживали этого. Его не раз видели, когда он в буфете при всех выпивал стакан водки и не закусывал, а посасывал трубку, которую не выпускал постоянно изо рта.

С Москвы на юг следовал литерный поезд. По тому, как в приказе указывалось о прекращении маневровой работы на станции за два часа я понял, что едет первое лицо страны. За диспетчерским пультом в отделении занял место начальник отделения. Ко мне пришел начальник станции с начальником КГБ Зотовым. Я продолжал работать, стараясь пропустить все паровозы в депо, где за это время их сэкипируют и после прохода поезда сразу приступят к работе.

– Ну что расселся, – сказал Баганец и толкнул меня в плечо. – Теперь я буду дежурить, – сказал он. Я уступил ему место за коммутатором, стал рассказывать о сложившейся на станции обстановке на тот момент и что необходимо сделать.

– Не указывай мне, что делать, я сам знаю. – оборвал он меня.

Мы переглянулись с оператором Верой Мазниченко и она с полуслова поняла. Сделав в настольном журнале запись о сдаче дежурства начальнику станции, она поднесла ему на подпись. Он расписавшись, назвал ее «супостаткой». Расписался и я. Теперь мне можно было и уходить с конторы, но я знал, не дай бог что случится, я всегда буду в ответе. Они о чем-то оживленно беседовали и видно по всему, что заклали за воротник. Воспользовавшись паузой, я хотел покушать за столом оператора и быть рядом с ним, чтобы оказать помощь. Вдруг он сказал:

– А ты что тут делаешь, марш на улицу. – Что мне оставалось делать? Я знал, что он никогда не подходил к коммутатору и не знает какой кнопкой вызвать тот или иной пост. Бумажные наклейки с номерами постов стерлись да и нам они были не нужны. Мы с закрытыми глазами знали, где расположены кнопки стрелочных постов. Я сел в скверике и принялся за еду. Слышу в раскрытые окно матерщину, а затем крик в мой адрес: – Что расселся!? Иди скорей сюда! – Вы приняли дежурство, а меня выгнали, – ответил я с раздражением. В ответ разразилась такая площадная брань, что мне никогда не приходилось слушать подобное. Я вошел в помещение. Начальник был красный как рак, очевидно его крепко развезло. Он заставил меня вызвать посты, участвующие в маршруте прохода литерного поезда (№№ 1, 2, 28, 29, Южный и Северный) и сделать наклейки под этими кнопками. Маневровый диспетчер Дмитрий Мацкевич попросил меня дать указание 4 посту открыть щиток, чтобы маневровый паровоз смог соединить готовый состав и выставить его в приемный парк. Я по коммутатору диспетчера вызвал 4 пост и дал указание ст. стрелочнику Лупивовк. Состав переставили, но машинист маневрового паровоза повторял гудком сигналы стрелочника и

кто-то это подметил. После прохода литерного поезда, я вновь приступил к своим обязанностям. Все было нарушено. Паровозы, которые должны производить маневры и стоящие под готовыми составами оказались без воды, машинисты требовали набора воды и экипировки. По окончании дежурства меня вызвали в КГБ, где предъявили серьезное обвинение, чуть ли не в диверсии за то, что разрешил произвести перестановку состава в то время, когда маневры были прекращены.

Допрос вел начальник Зотов. Вызовы продолжались и в последующие дни. Как правило, вызывали вечером и я приходил домой около полуночи, а иногда и позже. Не чувствуя за собой никакой вины, я обратился к секретарю райкома комсомола А. А. Пылаеву и секретарю райкома партии М. Я. Цибульскому. Рассказал им о произволе начальника КГБ. Вызовы прекратились. Однажды сменившись с дежурства я шел домой по междупутью. Заметил, что мне навстречу идет начальник КГБ Зотов. Встречаться с ним не хотелось и я перешел через состав и продолжал идти по другому междупутью. Вдруг он вырос передо мной:

– Что, жаловаться на меня задумал? – сказал он. – Я больше вызывать не буду, но ты напрасно избегаешь нас. – Очевидно перепало и начальнику, что он стал мягче по отношению ко мне.

* * *

Однажды дежурная южного поста Путилина (по мужу Токарь) Лариса по стрелочной связи трагическим голосом закричала: – Ой, дежурный, в Новом парке пожар, – и повесила трубку. На мои звонки долго не отвечала, а затем сказала, что из Нового парка прибежал солдат босой и в одном белье с сильными ожогами. Он солдат конвойного полка, а в теплушке остались еще двое солдат. Они сопровождали эшелон заключенных из Харькова на Север. В теплушке находились передвижная электростанция, телефоны, прожектора и другое оборудование. Я вызвал пожарный поезд и сообщил дежурному, чтобы он отключил провода, что через 5-10 минут они выедут в Новый парк для тушения пожара. Он взмолился, что к выезду они не готовы, что необходимо обзвонить команду, которая находилась на квартирах. Составителю Ф. Кромскому приказал срочно заехать на пожарный тупик и с пожарным поездом следовать в район 25 поста. Обычно медлительный и любитель поперекаться, в этот раз он, вопреки моим ожиданиям, в течение 2-3 минут заехал на тупик. По

радио он сообщил, что электропровода и телефонная связь от пожарного поезда не отключены. Что делать? – спрашивал он. – Если они не отключат, то оборвите их и немедленно следуйте к месту пожара, маршрут приготовлен по свободному пути и все посты предупреждены, – ответил я.

Стрелочник 25 поста, где горело, вернее пылала теплушка, долго не отвечал, а когда ответил, то не мог сообразить, где и что горит. Через 10-15 минут начальник пожарного поезда Ноздрачев оказался на месте пожара и сообщил мне по телефону, чтобы я не давал пожарный поезд, который уже был на Южном посту, что он организовал тушение пожара от маневрового паровоза, который оказался в этой зоне на комбикормовской ветке. Но рукав перекинут через пассажирские пути и поэтому нельзя пропускать по ним поезда. Была глубокая ночь. Около 2 часов. В это время пассажирских поездов не было. Усилиями машиниста и составительской бригады и прибывших пожарных, огонь был потушен, но двоих военнослужащих спасти не удалось. Они погибли очевидно не проснувшись. Причиной пожара было то, что солдат, оставшийся в живых, возвратился в вагон поздно ночью, когда товарищи его спали. Он решил затопить буржуйку, установленную в вагоне. Открыв канистру с бензином и обмакнув несколько цепок, растопил печку. Засыпал уголь, а сам улегся на верхних нарах и уснул. Канистру оставил у печки раскрытой и когда печка раскалилась, вспыхнул бензин в открытой канистре. Он каким-то чудом выбросился в окно и прибежал на Южный пост с большими ожогами.

Утром, после смены, когда еще не был окончен разбор итогов работы, в кабинет начальника станции зашли двое в гражданской одежде. Один из них подошел к сидящему за столом начальнику станции и они о чем-то тихо поговорили. Начальник показал на меня пальцем. Они подошли ко мне и сказали, чтобы я следовал за ними. Сердце дрогнуло. Было ясно без слов. На машине привезли на Совнаркомовскую улицу и сказали, чтобы я подождал в коридоре. Через несколько минут меня пригласили в кабинет. За столом сидел генерал. Говорили, что он прилетел из Москвы и расследует гибель солдат. – Расскажите как было дело, – сказал он. Я рассказал. – А почему Ноздрачев сказал, что причиной гибели людей то, что Вы во время не подали пожарный поезд к месту пожара? – То он с перепугу, – ответил я и назвал больше десятка свидетелей, которые могут подтвердить, когда был пожарный поезд на Южном посту, но Ноздрачев сам дал мне команду не подавать его на место пожара. Они не спасли людей, но спасли рядом стоящие вагоны от загорания и за

находчивость им надо сказать спасибо. – Вы свободны, – сказал генерал. Больше меня по этому вопросу не вызывали. Ноздрачева сняли с работы. С меня даже не потребовали объяснения.

* * *

После этого случая я вновь попал в больницу, но стационарное лечение не облегчило мое состояние. Попросил отпуск за свой счет, но руководство станции отказало. – А кто будет работать? – следовал ответ. Пообещали дать путевку в санаторий, но только в зимнее время. Пришлось согласиться. И вот в декабре 1950 года председатель профкома вручил мне путевку в санаторий «Моршин». Оформил больничный лист на недостающие к отпуску дни и взял билет. Я в последний раз уже по просьбе начальства вышел в дневное дежурство. Стояла морозная погода. Утром стоял небольшой туман, но к 10 утра стал рассеиваться. Из Новоселевки запросился поезд, который я наметил принимать на 2-й путь западного парка. Дал указание стрелочникам 6 поста Пономареву и 26 поста Калмыкову послать младших стрелочников для проверки пути. Они хором заявили, что путь свободен, так как они сами, идя со станции на стрелочные посты, убедились в этом. Но я был неумолим. Стрелочники проверили путь, идя навстречу друг другу и пришли в контору расписались в специальной книге о свободности пути. Стрелочники доложили готовность маршрута, я дал задание открыть светофор. Пользуясь затишьем в работе, вышел в бухгалтерию, где мне обещал главный бухгалтер И. И. Пискун выплатить зарплату и отпускные.

Вдруг слышу в коридоре оператор Мазниченко кричит: – Дежурный! Дежурный! Поезд идет на занятый путь. Меня это ничуть не взволновало. Путь проверен, свободен. В правильности приготовленного маршрута стрелочниками не вызывало сомнений. Я им доверял полностью. Мы вместе работали достаточно долго. Не спеша вошел в контору и стал вызывать стрелочников 26 и 28 постов. Казаков, дежуривший на 28 посту, доложил, что поезд проследовал в парк, а 26 и противоположный пост № 6 не отвечали. Я выскочил из конторы, чтобы встретить поезд посреди пути и остановить его. Но в этот момент из кабинета диспетчера раздетый вышел старший помощник начальника станции П. А. Земляной и сказал, чтобы я никуда не отходил от коммутатора, а сам помчался останавливать поезд, который уже входил на путь приема.

Через несколько минут ответил стрелочник 6 поста Пономарев. Он сказал, что на пути стоял холодный паровоз и что его убрали ма-

невровым паровозом, но заезжающий машинист уже принял меры к экстренной остановке поезда. В этом случае крушения или соударения быть не могло, так как холодный паровоз стоял у контрольного столбика, где и должен был остановиться паровоз, прибывающего поезда. Но факт есть факт. Поезд принят на занятый путь. Земляной и Пономарев пытались уговорить Лозовского машиниста не подымать шума, но он был неумолим. Он считал, что предотвратил крушение и получит за это награду. Как же получилось, что стрелочник Шевченко, проверяя путь, не обнаружила стоящий паровоз на пути рядом с будкой? – Я думала, что это поездной паровоз и что его пропустят в депо и не придавала этому значения. А старший стрелочник Пономарев не затруднил себя пройти метров пять и посмотреть. Видимость из окна будки загораживали вагоны стоящие на 1 пути, а главное – надеялся на стрелочника Шевченко, которая пошла проверять. Так был «организован» прием поезда на занятый путь, а это на транспорте чрезвычайное происшествие большого масштаба. Всех причастных вызвали в КГБ. Написали протоколы допроса, затребовали письменные объяснения. Я заявил, что у меня путевка в санаторий, можно ли ехать? Мы никаких претензий к тебе не имеем и больше вызывать по этому вопросу не будем. Езжай куда хочешь. Но назавтра назначено оперативное совещание. Председательствовал начальник отделения А. Д. Мамакин, дорожный ревизор движения К. П. Денисов и др. В красном уголке все места были заняты. Члены комиссии получили отрицательную характеристику на меня от начальника станции Баганца. Ему хорошо ответил начальник отделения, что после того как хата сгорела трубу не чистят и стал меня защищать, что я руковожу комсомольско-молодежной сменой и что в этой смене показатели все хорошие, но мне предъявили обвинение, что недостаточно обучал стрелочников и не занимался их воспитанием. И тут я полез в пузырь. Я высказал, что думал о начальнике станции, что это его обязанность со своим штатом инженеров и не сваливать на дежурного по станции. Мамакин вспылал и принял решение снять меня с работы на 3 месяца не связанным с движением поездов. Я был рад без памяти, тем более, что с начальником станции отношения обострялись с каждым днем. Я понял, что он ищет предлога избавиться от меня – «комсомольского комиссара», как он выражался. Но было обидно за несправедливость.

После оперативного совещания Мамакин подошел ко мне и сказал:

– Ты не расстраивайся, побудешь в санатории месяц, а там посмотрим, возможно не потребуются 3-х месяцев, восстановим тебя раньше.

– Нет уж, спасибо Вам, Анатолий Дмитриевич, дежурным я больше работать не буду и отвечать за грехи других не хочу.

После санатория, где я хорошо отдохнул и подлечился, стал работать в технической конторе. По сравнению с дежурным по станции здесь был рай. Никто не кричал на меня и никто ничего не требовал. Свой участок работы я знал хорошо и никаких нареканий не было. Но зарплата была значительно меньше: 450 рублей вместо 830. У нас появилась дочка Нина и жена не работала. Жить было тяжело. Спасибо родители помогали продуктами.

В этот период в техконторе образовался излишний штат работников. Было принято решение об увольнении по сокращению штатов. Помощник начальника отдела кадров Н. Н. Базилевич знал, что я хочу уволиться после 3 месячного отбытия наказания и предложил включить меня в список увольняемых. По сокращению штатов выдавалось двухнедельное пособие. Я с радостью согласился. Начальник станции, очевидно не читая, подписал приказ. В тот же день я получил трудовую книжку и полный расчет.

Начальником техконторы был М. С. Джежелей. Раньше он работал ревизором движения Основьянского отделения. За крушение пригородного поезда на станции Артемовка, где были человеческие жертвы, его сняли с работы, хотя прямой его вины в этом не было, как не было и моей. Обычное обвинение – недостаточный контроль.

Он ко мне хорошо относился и просил меня остаться в техконторе, предложил должность старшего техконторщика или сведениста. – Я скоро уйду на пенсию, а ты займешь мое место. Но я не согласился. Меня бесило, что начальник станции, парторг Ф. Багров, секретарь партийного комитета узла А. Слюнин, зная мою невиновность, и даже слова в мою защиту не сказали, а наоборот сразу отстранились, а некоторые злорадствовали. Поэтому я твердо решил уйти во чтобы то не стало.

Через несколько дней на станции что-то случилось. Дежурных не хватало. Вспомнили обо мне. Когда начальник узнал, что я уволен и рассвирепел, объявил выговор Н. Н. Базилевичу, хотя приказ о моем увольнении подписывал сам лично. Мне прислали записку явиться на станцию на должность дежурного по станции, но что бы не искушать судьбу, уехал к родным в Сазановку, где был построен прекрасный дом и предоставили им 3-комнатную квартиру. Ходил на рыбалку и охоту, хорошо питался, а через пару недель вновь возвратился в Харьков.

13. КОНДУКТОРСКИЙ РЕЗЕРВ

После увольнения со станции я более месяца не мог найти работу по своему призванию, отчаявшись подал заявление на военный завод находящийся неподалеку от станции учеником токаря. Но в этот период начальник кондукторского резерва Максим Андрианович Оленич неожиданно пригласил меня на должность старшего нарядчика кондукторского резерва. Я дал согласие. Основной обязанностью старшего нарядчика состояло в обеспечении бригадами всех поездов отправляющихся со станции, а также регулировка часов работы, предоставление им выходных дней и ликвидации разрыва между недоработкой и сверхурочными часами. Это нужно не только для отчетности. Различная выработка месячной нормы часов сказывалась и на зарплате кондукторских бригад. Например, один главный кондуктор зарабатывал до 1800 руб. в месяц, а другой в половину меньше, потому что его назначали на такие нитки графика которые зачастую отменялись и паровоз вместе с бригадой отправляли резервом, за что кондукторской бригаде не оплачивали. Получался парадокс. Одни находились на работе меньше часов, а следовательно отдыхали больше, но заработок был лучше, чем у тех, кто значительное время катались резервом. Хорошо разобравшись в этом вопросе и изучив график движения грузовых поездов, я предложил составить поименный график работы кондукторских бригад, которым предусматривалась полная выработка месячной нормы часов, равномерный отдых и регулярное представление выходных дней. Чтобы график набрал законную силу обратились к начальнику отдела движения А. А. Протопопову, который его утвердил, а когда он доложил начальнику отделения А. Д. Мамакину, последний ухватился за это предложение и дал задание составить график оборота локомотивов на участке Харьков-Красноград. К этой работе подключены все службы. Сопровождать первый поезд поехал начальник отделения, а следующие сопровождали работники диспетчерского аппарата и руководящие работники отделения в том числе и я. Сутки работы по уплотненному графику показали хорошие результаты. График работы кондукторских и локомотивных бригад на транзитных поездах выдержал испытание временем. Его применение дало возможность упорядочить работу бригад, нормально предоставлять им выходные дни, стабилизировать заработки.

В резерв прибыл заместитель начальника отдела движения Н. С. Конарев. Ознакомившись с результатами работы по уплотненному графику, он дал ему высокую оценку и рекомендовал заве-

дующему кондукторскими бригадами отделения (ДНБ) Анатолеву распространить его в основянском резерве, а начальник службы движения Макаров издал приказ о применении этого метода на других участках дороги. Посыпались предложения. Нас с М. А. Оленичем приглашали в Полтаву, Кременчуг, Ромны, где мы оказывали практическую помощь в разработке таких графиков. Но неравномерность движения поездов и большой процент резервного пробега сводили на нет работу по графику в этих резервах. В нашем резерве он устойчиво выполнялся долгое время. Разрыв между бригадами имевших сверхурочные часы и недоработки сократились до минимума. Процент этого разрыва был самым незначительным и по этому показателю мы находились впереди других резервов. Заведующий кондукторскими бригадами отделения Анатолев предложил мне работу в основянском кондукторском резерве, но я отказался. Через некоторое время такую же должность предложили в Харьковском резерве проводников и я также отказался. Возобновил учебу в вечерней школе. Было трудно совмещать работу с учебой, но тяга к учению была велика. Я понимал, что если не получу среднего образования, то придется расстаться с мыслью о получении диплома инженера.

Семья наша разрасталась. Родился сын Вова (1952 г.), дочке Нине было четыре года. Жена Зина не работала. Зарплата моя составляла 550 руб. и плюс за выслугу лет 110 руб. Этого было явно недостаточно. Я где мог подрабатывал. Выполнял всякие работы. В комнатухе 12×2, где мы находились, условий для учебы не было, поэтому мне часто приходилось заниматься в красном уголке резерва. Окончить начатое строительство дома не было возможности. В основном приходилось делать все своими руками.

Зачастую работал по ночам. Отец пошел на пенсию и помочь ничем не мог. За 45 лет работы на железнодорожном транспорте ему назначили пенсию 600 рублей то есть половину его должностного оклада. Ему предложили освободить должностную квартиру на ст. Сазановка и вместе с мамой они приехали к нам.

Начальник резерва предложил мне подготавливать кондукторов. Я читал им ПТЭ, инструкции по движению и сигнализации. Оформить договорами, чтобы получить за их подготовку 150 руб. не всегда удавалось. Это за меня делали другие. Но я был рад и тому, что мне доставалось получить деньги за 2-3 чел. Вскоре начальник резерва М. А. Оленич заболел и я был назначен исполняющим обязанности начальника резерва за что мне доплачивали разницу в окладе, но работать за двоих было тяжело. За регулировкой часов не-

обходимо было следить постоянно, а меня вызывали почти ежедневно на нужные и ненужные совещания. Но я старался изо всех сил, чтобы сохранить должность для Оленича так как некоторые поговаривали о том, чтобы назначили другого начальника. Мы с Максимом Андриановичем хорошо сработались, он мне полностью доверял во всех вопросах и ценил за то что я мог подменить не только его, но и бухгалтера на время отпуска или болезни, и инструктора кондукторских бригад.

В работе случались всякие казусы и неприятности. Надолго запомнился такой эпизод.

На явку явился старший кондуктор. Срыв поезда с графика был происшествием. Найти замену не удалось. Что было делать? Я решил поехать сам. Схватив, приготовленные заливальщицей М. Овдиенко (была такая должность, в ее обязанность входило заправлять сигнальные фонари керосином), сигналы и другие необходимые принадлежности: петарды, ручной фонарь, тормозной башмак, факел-свечи и, накинув на себя первый попавший на глаза в сушилке полушубок, я бегом отправился в парк к поезду. Главный кондуктор Александр Верба ушел раньше принимать грузовые документы и осматривать поезд в коммерческом отношении. Навесив сигналы на хвостовой вагон, подал знак, что можно отправляться. Поезд отправился по графику. Стоя без движения на тормозной площадке, скоро почувствовал, что мерзнут ноги. Тут только вспомнил, что в спешке забыл обуть валенки. День выдался теплый. Это было в конце зимы. К вечеру мороз усилился. Чтобы окончательно не окоченеть, пришлось всю дорогу танцевать на тормозной площадке. В обратный рейс нас вызвали в 4 часа утра. Мороз покрепчал, дул северный ветер. Поезд оказался полностью сформирован из платформ, загруженных стальной катанкой. Уже на первой станции Берестовеньки погас один боковой фонарь и зажечь его я не смог, спички гасли от встречного ветра. Стали мерзнуть ноги. На станции Мерефа поезд был остановлен. Я уже окоченел совершенно. Кое-как зажег погасшие боковые фонари. Ко мне прибежал главный кондуктор, узнать, не замерз ли я? Он сразу понял, в каком состоянии я оказался и предложил мне свои валенки. Но разменяться мы не могли. У него нога более на 2 размера и мои ботинки ему не подошли. Он предложил мне поехать на паровозе в качестве главного кондуктора, но в этот момент открылся выходной светофор, а я не мог даже идти нормальным шагом. Ноги превратились в деревянные колодки и, чтобы не держать поезд, Верба дал сигнал отправления машинисту и мы поехали. Александр остался со мной на хвостовом тормозе. По-

очередно растер обе ноги снегом и оставшийся путь загоразживал меня от ветра, растирал застывшие руки. Когда прибыли на станцию Харьков-Сортировочный, я не мог без посторонней помощи сойти с тормоза. Примороженные ноги долго давали о себе знать, да и теперь это чувствуется. А через некоторое время сопровождение поездов старшим кондуктором было отменено, а затем отменены и главные кондукторы.

В резерве работал старший кондуктор Яков Николаевич Михнич. Он работал на сборных поездах и слыл невероятно сильным человеком. О нем ходили легенды, что он поднимал скат (колесо) двухосного вагона, а его односельчане говорили, что его отец на спор перенес мешок соли в зубах из одного конца деревни в другой, где стоял шинок и выиграл пари – ведро водки. Сам Михнич, как и его отец в рот спиртного не брал. Однажды, когда я пришел на работу, нарядчик вручил мне приказ. Меня и бригаду в составе главного кондуктора И. С. Чухно и ст. кондуктора Я. Н. Михнича приглашали на оперативное совещание в дорогу по случаю срыва отправления сборного поезда по вине ст. кондуктора. Срыв поезда отнесен на наш счет, но никто толком не смог объяснить причину. Пришлось ждать возвращения бригады из поездки. Михнич не возражал, что поезд сорван с графика по его вине. Причиной тому стало то, что при опробовании ручного тормоза он порвал червячную передачу и стойка оборвалась.

Поехали в управление дороги к нач. службы движения Макарову на оперативное совещание. Причастные входили в кабинет и докладывали, называя свою фамилию и должность. Когда вошел Я. Н. Михнич, начальник службы вышел из-за стола и поздоровался с ним за руку.

– Ну что, ноги потеют? – спросил он. Михнич смутился и что-то пробормотал.

Тут необходимо сделать отступление. Начальник службы два-три раза в месяц приезжал в кондукторский резерв и читал лекции кондукторам. В основном он рассказывал о передовых методах работы кондукторов. Это был его конек. Он чересчур много говорил о передовых методах, в то время, когда в работе наших бригад было много недостатков.

Однажды он увидел Михнича, который собирался в поездку и получал инструктаж в нарядной. Последний находился в рваных сапогах, а на улице мороз достигал 20 градусов. На вопрос, почему он не надевает валенки, Михнич ответил, что в валенках работать тяжело и потеют ноги, а в сапогах ноги не потеют.

Когда бригада ушла к поезду, то Макаров прочел мне внушительную нотацию о том, чтобы нарядчики и инструктор обращали внимание на экипировку бригад, чтобы не было обморожений. Очевидно он вспомнил этот эпизод и задал Михничу такой необычный вопрос.

Сменный вагонный мастер привез отломанный кусок червячной передачи со свежим изломом.

Все присутствующие были в неверии, чтобы от руки человека сломался стальной винт. Высказывались предположения, что для этого необходимо применить усилие не менее 2 тонн, а это человеку не под силу.

Начальник службы вызвал по телефону начальника станции Харьков-товарный И. А. Пашкова и попросил его найти на станции двухосный вагон с ручным тормозом. Всем присутствующим предложил пройти на станцию. Там нас встретил начальник станции – Яков Николаевич. – Покажи свою силу, – обратился он к Михничу. Тот закрутил тормоз до отказа и тормозные колодки намертво зажали колесо. Мы все с нетерпением ждали конечного результата.

– Все, – сказал Михнич, – дальше крутить нельзя. – Макаро просил поработать его в полную силу, иначе выходит, что вину вагонников, которые ремонтировали состав, переложили на кондуктора и его надо за это наказывать.

Михнич, как мне показалось, сильно расстроился и попросил отойти всех подальше. Раздался сухой треск лопнувшего стального винта.

Мы остолбенели. Такой силы человеческих рук никто из присутствующих не видел. Макаров пожал Михничу руку и извинился перед ним за необычный эксперимент и разрешил ехать домой. Нам же сказал, что это первый случай, когда он не может принять никакого решения, так как виновного нет. А срыв поезда с графика останется за кондукторским резервом. Дальнейшая судьба Якова Николаевича сложилась трагично. Как-то сопровождал сборный поезд, на станции Берестовеньки весовщик Ждамиров попросил его помочь принести с путей станции два мешка цемента. Взяв под мышки оба мешка, а это 100 кг. Он отнес их в багажный сарай. А через несколько дней его арестовали, как соучастника кражи цемента. Оказалось, что на станций орудовала целая шайка во главе с дежурным по станции, они совершали кражи с проходящих поездов грузы. Суд приговорил Михнича к двум годам лишения свободы. Коллективное ходатайство о взятии его на поруки было отклонено. Наказание он отбывал в Харькове и работал в подсобном хозяйстве тюрьмы.

После года несправедливой отсидки его амнистировали, но дух его был сломлен, и он затосковал, и вскоре умер.

В народе говорят, что беда не приходит в одиночку. Очевидно это так. Я никогда не был суеверным, но факты говорят за себя. Однажды случилось несчастье. Погиб старший кондуктор Дмитрий Лопата. Это случилось на станции Покотиловка при сопровождении им грузового поезда со станции Красноград в Харьков. Поезд остановился у запрещающего сигнала, а толкач врезался в хвостовой вагон, Дмитрий погиб мгновенно.

С отделения выехала комиссия на место происшествия во главе с начальником отдела движения А. Протоповым. В неё включили и меня так как я в тот период замещал начальника резерва. Машина меня поджидала на станции Харьков-пассажирский, а туда меня доставили маневровым локомотивом.

Когда мы ехали в Покотиловку, Алексей Антонович спросил у меня:

– У тебя есть на квартире телефон?

– Нет! – ответил я.

– Почему же нарядчик С. Н. Сарбахтин заверил меня, что телефон у тебя есть и я накричал на телефонистку. Придется по возвращении попросить у неё прощения, и Сарбахтина наказать за вранье.

Мне пришлось рассказать правду и заверить, что Сарбахтин не виноват. Я ежедневно, после окончания занятий в вечерней школе, звонил в резерв и интересовался положением дел, но телефона у меня не было.

Я пользовался шестом и подключался к проводам, которые проходили в двух метрах от дома к машинисту П. Ковалю, но об этом я никому не говорил и поэтому нарядчики считали, что у меня есть на квартире телефон. Права и телефонистка ведь телефона у меня действительно не было.

Ехавший с нами следователь транспортной прокуратуры пообещал завести на меня уголовное дело за незаконное подключение к телефонной сети, но очевидно он просто попугал меня, но после такого заявления я перестал подключаться к телефонным проводам.

За время работы в кондукторском резерве не раз приходилось исполнять обязанности начальника резерва, и замещать инструктора кондукторских бригад. Это обязывало не только ограничиваться инструктажем бригад, но и проводить практические занятия непосредственно у рабочего места.

С этой целью был построен стенд на котором все бригады и в первую очередь работающие на сборных поездах, проходили практические занятия по сцеплению и расцеплению винтовой сцепки

между собой и с автосцепкой. Было выявлено много нарушений и незнание порядка безопасности при этом. Даже старший кондуктор П. Летечев, работавший на сборных поездах, не знал и не соблюдал правил техники безопасности при сцеплении вагонов. Как ему удавалось избегать травм осталось загадкой. Пришлось его отстранить от работы на сборных поездах. Кроме этого инструктор по автотормозам ПТО Н. М. Бабенко согласился провести занятия по автотормозам. Это был хорошо знающий специалист и он много помогал кондукторским бригадам познать устройства и неисправности автотормозного хозяйства. Поездные вагонные мастера были отменены, их обязанности выполняли кондукторские бригады.

К техническим занятиям, подключался и ревизор движения Михаил Федорович Касатуров. Он внес большой вклад в повышение теоретических знаний кондукторских бригад.

Квартира его находилась рядом с резервом и он, не считаясь со временем, находил возможность проводить занятия в различное время суток. Большинство кондукторов жили за городом и приезжали на явку за несколько часов раньше. Они коротали время игрой в домино Вот это свободное время мы сумели использовать для технических занятий. Все были довольны. Интерес к занятиям возрос.

Экзамены в знании ПТЭ, инструкций по движению и сигнализации показали хорошие результаты. Не сдавших экзаменов не было. Одновременно велась подготовка кондукторов за право получения звания первого и второго класса. Это право они отстаивали в дорожной комиссии в службе движения. Все восемь кандидатов успешно сдали экзамены и им присвоено это звание, что давало возможность производить доплату за классность. Классные звания получили главные кондукторы Александр Верба, Павел Зубенко, Михаил Свечкарь, Иван Чухно, Михаил Криворучко.

14. УПЛОТНЕННЫЙ ГРАФИК

В тот период, когда я работал в кондукторском резерве, работа на дороге протекала с большим напряжением. Грузооборот из года в год возрастал. Возрастала среднесуточная погрузка и выгрузка. На Основянском отделении среднегодовой прирост грузооборота за три года (1954-1957) составлял 18 процентов. Чуть меньше возросла погрузка и выгрузка. Работа проходила с большим напряжением. Не выполнялись основные качественные показатели, оборот вагона,

среднесуточный пробег, вес поезда, содержался излишний парков локомотивов и вагонов.

Работники предприятий выступали с инициативами по улучшению эксплуатационной работы, введению уплотненного графика на вывозке и в транзитном движении.

Душой и вдохновителем этих инициатив был начальник отделения Анатолий Дмитриевич Мамакин.

Около 100 человек из числа работников диспетчерского аппарата отделения и инженерно-технических работников предприятий были привлечены для сопровождения поездов по уплотненном графику. Этому предшествовала предварительная работа по сбору и обобщению предложений непосредственных исполнителей: машинистов, вагонников, путейцев, связистов. Большинство предложений вобрал в себя этот график. Мамакин лично изучал и взвешивал значимость этих предложений

Много разноречивых высказываний бытовало в то время в адрес Анатолия Федоровича. Я был знаком с ним с 1943 года. За пререкание с военным диспетчером по воинским перевозкам дороги Кедровой и отказ выдать ей информацию о нахождении на станции воинских грузов он наложил на меня арест на десять суток. В 1950 году он снял меня с работы дежурного по станции. Если в первом случае я в какой-то степени был повинен, то за прием поезда на занятый путь моей вины не было. Казалось, что я должен затаить не приязнь, однако никакой обиды на его действия не имею. Считаю, что он поступил правильно.

Будучи на его месте другой руководитель поступил бы ещё жестче. Но правда есть правда. Он был большим организатором. Слов на ветер не бросал. Когда складывалась неблагоприятная обстановка в поездной работе и станция сдерживала прием поездов, он вызывал по телефону старшего помощника, а больше всего дежурного по станции и не приказывал, а просил организовать работу так, чтобы до отчетных суток отправить на сдачу столько-то поездов. При этом он говорил, что если это условие будет выполнено, то «деньги на бочку». Это означало, что отличившимся работникам будет выдана премия.

После окончания смены он лично, вместе с начфином отделения приезжал на станцию и вручал пакеты с деньгами работникам смены. Такой оперативности я не мог добиться в последующем, когда работал в управлении дороги старшим инженером по соревнованию. Бюрократические рогадки не позволяли сразу же отметить ударный труд работников и в целом коллектива. Премии, как прави-

ло, приурочивались к зарплате и работники зачастую не знали, что он премирован за определенные успехи месячной давности. Поэтому премия за ударный труд превращалась в обычную добавку к зарплате, и на рост производительности труда решающего фактора не имела, но об этом я остановлюсь подробнее в дальнейшем.

Анатолий Дмитриевич всегда находился в гуще событий всех проводимых мероприятий. При введении уплотненного графика он сопровождал первый поезд, вникал во все мелочи. Интересовался какие смеси угля выдаются на паровозы, как кормят поездные бригады в столовой. Не стеснялся, брал лопату и заправлял топку паровоза, на котором ехал. Машинисты утверждали, что он разбирается в паровозных неисправностях не хуже машиниста. К нему всегда обращались работники с различными вопросами. В основном это были квартирные вопросы. Многим он помогал, а кому помочь не имел возможности, говорил открыто об этом и просил подождать некоторое время.

Прошел слух, что Мамакина снимают с работы только за то, что не имеет диплома инженера. Вернее диплом у него был, но якобы этот диплом выдан незаконно.

Группа преподавателей ХИИТа, посланная в отделение для оказания практической помощи заявила, что он обладает знаниями, в которых нельзя усомниться в отсутствии высшего образования.

Все же его освободили и назначили начальником отдела движения Белгородского отделения. А через два года он успешно защитил диплом и его вновь назначили начальником Основьянского отделения. Он был человеком незаурядных способностей, прост в обращении с подчиненными, хорошо разбирающийся в эксплуатационной обстановке. Мы не знали всех тонкостей его личной жизни, других дел, связанных с финансовыми операциями, но другого начальника отделения, заражавшего своим оптимизмом подчиненных, мы не знали.

15. ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНТОРА

Начальником станции Харьков-сортировочный в 1951 году назначен Константин Петрович Денисов. Он неоднократно просил меня возвратиться на станцию и предлагал различные должности: старшего помощника, маневрового диспетчера, дежурного по станции, начальника технической конторы. Но я знал, что если пойду на станцию, то с учебой придется расстаться, что не входило в мои

планы. Кроме того резерв работал стабильно, и занимал всегда призовые места в социалистическом соревновании. Я мог спокойно продолжать учебу в вечерней школе. Ну всему бывает конец. Успешно окончил учебу в школе, я дал согласие на перевод дежурным по станции.

Работа была знакома и мне нравилась. Особенно был доволен, тем, что свободного времени было предостаточно. Решили сделать пристройку комнаты для отца и матери. Они ютились в проходной кухоньке. Средств, чтобы нанять рабочих не было, надежда была только на свои силы.

Около полугода работал дежурным по станции. Все было хорошо, но начальник станции вновь предложил мне должность начальника технической конторы. Техническая контора стала тормозом в работе станции. Из-за несвоевременного оформления документов срывались с графика поезда, тормозилась работа горки. Много вагонов отправлялось без документов, на что жаловались соседние сортировочные станции. Основа, Лозовая, Н. Днепропетровск- узел, Белгород, Курск, Люблино.

Процесс стал неуправляемым. Вводимый на станции метод диспетчерского формирования, при котором точность работы всех подразделений и прежде всего технической конторы должна быть безукоризненной. Но не всегда были повинны работники техконторы. Горка, а вернее полугорка, вошла в строй всего несколько лет назад. Бывшие башмачники стали дежурными по горке, сцепщики – составителями. Практического опыта они не имели. Много допускалось запусков вагонов на неспециализированные пути, что работником технической конторы так называемый «накопитель» не фиксировались и они отправлялись без документов. Всю вину возлагали на техническую контору.

Комиссия Министерства путей сообщения предложила руководству станции снять с работы начальника конторы Н. Попукина. Желающих на эту должность не оказалось и Попукин продолжал работать, ожидая нового назначения. Естественно, что он переломить ход событий уже не мог, да и опыта работы у него явно не хватало. Все взвесив я отказался от предложенной должности. Отказ мотивировал тем, что начал строительство и поэтому сменная работа меня устраивает, кроме того у меня двое детей, которых нужно провожать в школу и уделять им внимание. Жена, Зина, в этот период тоже работала на станции весовщиком контрольного пункта. Я убедил начальника станции и он согласился со мной, чтобы я продолжал работать дежурным.

Но прошло немного времени и меня вновь вызвал начальник Он рассказал, что Н. Попукин попал под паровоз. Его здорово помяло и он отправлен в больницу. Работа в технической конторе парализована. Даже нет натуральных листов для списывания поездов. Он просил меня поработать временно начальником конторы, пока не подберут на эту должность подходящую кандидатуру. Мне ничего не оставалось, как согласиться, тем более, что это было несчастье не только для Попукина и его семьи, но и для работников станции.

Николай был хорошим товарищем, исполнительным работником и не его вина, что не смог сломить костность отдельных работников. Всем хотел быть хорошим, а практического опыта работы в технической конторе явно не хватало.

Попросил начальника станции дать мне десяток дней, чтобы разобраться в обстановке и наладить нормальную работу. Это время я использовал не только для ознакомления с технологией и работниками конторы, но и сам поработал в качестве списчика, технического конторщика, сведениста. Накопилось очень много вопросов, которые решить сам был не в состоянии и обратился к главному инженеру станции Тамаре Никитичне Ковтуненко. Она попросила меня написать докладную начальнику станции.

Константин Петрович по моей докладной собрал командный состав на котором потребовал от них неукоснительного выполнения разработанной технологии при диспетчерском методе формирования поездов, а главное дал понять, что при новом начальнике техконторы виновным не удастся спрятаться за спины невиновных.

— Каждый должен нести ответственность за свои действия — сказал он. — А что касается зарядки аккумуляторов, работы радиостанций и других вопросов связанных с обеспечением списчиков мелом, устройства бункеров для приема грузовых документов, это возлагаю на начальника конторы. Мы все будем ему помогать.

* * *

Через несколько дней на станцию прибыл главный инженер Харьковской дистанции сигнализации и связи Ховалкин. Вместе определили прохождение трассы электропочты, которая должна пройти от конторы, расположенной на горке, до 16 поста в противоположном конце парка. В Одессу командирован работник за электродрелями моторы от которых и были движущей силой электровагончика. На одном из военных заводов приобрели биметаллические

провода. Работа закипела. Не прошло и месяца и по проводам бежал контейнер с документами на отправляемые поезда. Отпала необходимость доставлять их в противоположный конец станции техническими конторщиками. Электромеханика И. Р. Бондаренко прикрепили обслуживать электропочту. В ненастную погоду, когда провода покрывались инеем вагончик застревал в пути и электромеханик зачастую ночевал у этого строптивного агрегата. Он придумал «снегоочиститель» для снятия с проводов инея, подогревал провода высоким напряжением. Мы все были благодарны ему за это.

Ховалкин был частым гостем на станции. Он лично руководил ремонтом горочных устройств, интересовался работой электропочты. Однажды переходя пути в районе горки был смертельно травмирован, говорили, что у него были проблемы со слухом. Мы очень жалели, что ушел преждевременно из жизни очень хороший специалист и замечательный душевный товарищ.

Направлением вагонов по кратчайшему расстоянию в соответствии с планом формирования занимался технический конторщик, его называли разрядчик. Как правило, это были опытные работники, знающие наизусть многие станции всей сети.

Но, естественно, всего они знать не могли. Если встречалась в документах незнакомая станция они начинали искать её в тарифном руководстве на что уходило много времени. Но если разрядчик заболел, то возникала проблема, взаимозаменяемости не было. Я задался целью разработать пособие для этой категории работников, но признаюсь, что и сам в этом вопросе имел большие пробелы. Обратился в службу движения. Инженер по плану формирования Г. П. Назаренко помогла мне разобраться и была моим наставником. Большую помощь оказал Яков Иванович Барбашов. Он в послевоенный период работал приемщиком НКПС и следил за выполнением плана формирования, а после ликвидации этой должности стал работать в технической конторе. Обложившись тарифными руководствами и схемами железных дорог до глубокой ночи работал над пособием. О выходных и разговору не было. Спустя месяц пособие было готово. Руководствуясь им теперь любой конторщик мог без ошибок разметить натурный лист. Нарекания со стороны диспетчеров на затяжку разметки поездов, поступающих в разборку, прекратились.

В процессе работы выяснилось, что многие конторщики не правильно подсчитывают вес и длину поезда. Был случай, когда поездной диспетчер остановил грузовой поезд на станции Водолага для скрещения с пассажирским поездом

Поезд не вместился на приемо-отправочном пути. Задержан пассажирский и выбит из графика грузовой. Оказалось, что в натурном листе длина поезда указана неправильно. Конторщик посчитал 2-х осные платформы за единицу, а фактически они равны 1,3 крытым вагонам. Срочно пришлось разрабатывать таблицу для определения веса и длины поезда. Начальник станции Кременчуг Земляной Павел Андреевич, который ранее работал у нас начальником технической конторы и старшим помощником начальника станции, оперативно организовал печатание таблиц, которыми пользовались и на других сортировочных станциях нашей дороги.

Штат конторы был укомплектован полностью, но беременных и кормящих матерей насчитывалось более 10 человек. Их нельзя было привлечь к работе даже в дневное время, потому что нахождение на путях станции им не полагалось. А работать в смене приходилось с неполным штатом. Частые неявки по болезни и по другим причинам создавало угрозу срыва поездов с графика. Мне часто приходилось работать за конторщика, за списчика. График предоставления тарифных отпусков не соблюдался. Я мог отпустить в отпуск не более одного человека и только по распоряжению начальника станции. Списчики и конторщики работали на сдельной оплате и желали работать сверхурочно, однако они были ограничены потолком и без разрешения начальника станции и профсоюзного комитета я не мог допустить переработки. Но все же заработки росли и прежде всего за счет того, что смены не полностью были укомплектованы. Но это не устраивало руководство станции и в частности нормировщика. Она не хотела допустить чтобы конторщик получал зарплату больше, чем дежурный по станции или диспетчер. Поэтому у нас возникали разногласия.

Начальник станции дал указание принять сверх штата несколько человек. К этому времени я уже окончательно убедился в том, что работники с периферии работают значительно лучше, чем городские, которые к тому же просили, чтобы им в воскресные дни предоставляли выходные. Существующий типовой график некоторых не устраивал. Поэтому я под всякими предлогами отклонял предложения городских жителей.

* * *

Однажды ко мне обратилась молоденькая девочка по имени Варя и слезно просила её принять на работу. Я поинтересовался на какую должность она желала бы поступить. Ответ меня обескуражил. -

«Пищиком» – ответила она. Я подумал, что она хочет работать стрелочником, у которых имелись сигнальные рожки и они залихватски наигрывали на них номера путей куда двигались отцепы. Это была своеобразная музыка, которая круглосуточно раздавалась с путей Сортировочного парка.

К стрелочникам я никакого отношения не имел и отправил её в отдел кадров. Не прошло и часа, как Варя вновь пришла в контору и со слезами на глазах стала просить принять её на работу «пищиком». Объяснил, что у нас есть списчики вагонов, которые списывают прибывшие поезда на станцию и как опасна эта работа для девочки. А, когда она посмотрела как работают списчики переговариваясь по радиостанции, глаза у неё загорелись и она тут же попросила попробовать передавать по радиостанции номера вагонов прибывшего очередного поезда. Ей очень понравилось и она написала заявление, на котором написал и я согласие о приеме на работу списчиком. Но она в третий раз пришла и сообщила, что отдел кадров не оформляет, потому что ей до совершеннолетия не хватает 2 месяца.

Вместе мы пошли к начальнику станции. Уговаривать его не пришлось. Он дал указание оформить её на работу, а мне приказал, чтобы это время она училась и работала только в конторе, и что я за неё отвечаю головой.

Кличка «Пищик» к ней прилипла надолго, но Варя воспринимала, как комплимент и всегда улыбалась. В скорости в мастерстве и знании дела она превзошла работников с большим стажем и её назначили старшим конторщиком, где она успешно работала до пенсии.

Очень плохо работали радиостанции для списчиков вагонов. Старший радиомеханик Л. Рудевский много уделял внимания этому вопросу, но улучшений не было. Перепробованы все варианты, но шумы и посторонние накладки не давали возможности использовать технику. Многие отказывались работать с радиостанцией, а технологический процесс разработан с учетом радиостанций. После долгих поисков Рудевскому удалось наладить работу радиостанций.

Он установил приемную антенну в центре станции, а снижение от нее провел в контору подземным кабелем. Помехи прекратились.

Не только списчики, но и конторщики по отправлению стали требовать выдать им радиостанцию. Радиостанции были в избытке, и мы удовлетворили их просьбу. Принудительные меры, внедренные в работу радиостанций, не потребовались.

Бичем в работе техконторы и всей станции были бездокументные вагоны. Они прибывали со всех станций сети. За сутки, иногда, прибывало до 30 вагонов. 14 путь подгородного парка, на который отсеивались бездокументные, неисправные и другие вагоны быстро заполнялся до предела и дежурный по горке вынужден отсеивать такие вагоны на другие пути, нарушая специализацию, а это приводило к захламленности путей. Бездокументными вагонами я занимался постоянно и этот вопрос не передоверял никому. Многие вагоны уходили без документов и с нашей станции, а затем возвращались другими поездами обратно, а документ в это время направлялся на станцию нахождения вагона. Вагоны следовали между станциями без документов, а документы следовали другими поездами между этими же станциями. Я понимал, что с укоренившимся злом в одиночку справиться не в состоянии и стал знакомиться с работниками других станций откуда больше всех поступали бездокументные вагоны. Договорились со станцией Лозовая, Белгород, Курск, но с Основной никак не удавалось найти контакт. Зам. нач. станции А. Филатов приказал все поступающие вагоны без документов возвращать обратно, не сообразуясь ни с чем. Убедить его было невозможно. В тот период начальником станции Основа был Алексей Иосифович Шутов и я написал ему обстоятельное письмо и просил его повлиять на сменных работников и прежде всего на Филатова, который дает необоснованные указания работникам техконторы о направлении бездокументных вагонов. Помогло. Возврат вагонов прекратился и все недоразумения по этим вопросам мы в дальнейшем решали с нач. техконторы И. П. Масловым. Бездокументных вагонов становилось все меньше и меньше. В конторе наладились хорошие взаимоотношения. Старые опытные конторщики И. Е. Мерзликин, П. С. Кайдалов, И. С. Калиниченко и М. А. Михайличенко трудились на совесть и обеспечивали работу всех работников конторы. Мы забыли, что такое срыв поезда по вине техконторы, прекратились склоки. Люди работали с огоньком. И все же я чувствовал себя временным, поэтому обратился к начальнику станции Денисову вернуть дежурным по станции.

Он мне ответил, что другого начальника техконторы ему и не нужно. – С работой ты справился, а теперь поезжай отдохни на берегу Черного моря, и обязательно с детьми и женой.

– Но за какие шиши я поеду?

– Садись пиши заявление и завтра, чтобы ты был на море.

Он вызвал в кабинет нач. отдела кадров и главбуха и дал им указание подготовить билет и деньги.

Когда я возвратился с отпуска Константин Петрович поинтересовался как отдыхал и почему так рано возвратился. Он расспросил как идет строительство. А стройка к тому времени заглохла. Не было материала, а главное, не было денег. Он предложил мне разобрать погреб на территории станции, где ранее хранился керосин и представил бесплатно машину для перевозки кирпича. Затем договорился с начальником материального склада Стеблецовым об отпуске кругляка и досок. Урывками и, в основном, в вечернее время при электролампах удалось к зиме построить комнату и кухню, возвести крышу, но дальше стройку пришлось законсервировать до следующего года. Он неоднократно интересовался как идет стройка и чем нуждаюсь. Предлагал помощь. К нуждам людей он относился очень внимательно. Старался помочь всем. Он внимательно выслушивал подчиненных, никогда их не перебивал, а главное верил людям и доверял им.

Однажды он вызвал меня в кабинет и просил, чтобы я оказал помощь заводу шампанских вин упорядочить картосхему железных дорог. В тот период железные дороги укрупнились и вместо 54 образовалось 32. Новых карт и пособий не было, но отправку готовой продукции необходимо было осуществлять. Я отправился на завод. Начальник транспортного цеха сразу пригласил на дегустацию вин. Я категорически отказался и приступил к исправлению документации. Уже заканчивался обеденный перерыв, когда я закончил свою работу и собирался уходить, но не тут-то было. В каком-то подсобном помещении был накрыт стол, украшенный бутылками вин и шампанским, и пригласили меня разделить с ними трапезу. Я категорически отказался от всяких вин, а тем более шампанского т. к. болел язвенной болезнью желудка и шампанского в рот не брал. Когда отказываться стало не вмоготу, я согласился выпить 20 грамм чистого спирта. Дальнейшие уговоры принять ещё несколько капель ни к чему не привели и я пошел на станцию.

На 26 посту стрелочник сказал, чтобы я зашел в кабинет к начальнику станции. Жара стояла невыносимая, от выпитого спирта пот ручьями струился по моему лицу.

Когда я зашел в кабинет, где всегда было прохладно, он предложил мне отдохнуть, а сам занимался разговорами по телефону. Входили и выходили сотрудники станции, решали свои дела.

Прошло примерно полчаса. Константин Петрович поинтересовался, что я сделал на заводе. Получив ответ, он разрешил мне идти домой от-

дыхать. Конечно домой я не пошел. Текущих дел в конторе было предостаточно. Пришлось включиться в повседневный ритм работы. Из головы не выходила мысль, для чего вызывал начальник станции если никаких указаний по работе он не давал. Лишь спустя десятки лет, когда он работал начальником станции Москва-Смоленская он признался, что устроил мне испытание на предмет употребления алкоголя. Обычно с завода редко кто возвращался трезвым. – Ты испытание выдержал и доверие мое оправдал, – сказал он мне.

О людях он проявлял беспокойство, но условия жизни своей семьи были не из лучших. Он жил в доме своей тещи на Ивановке. Занимал одну комнатуху с женой и двумя взрослыми дочками.

На квартирный учет его не брали по той причине, что у жены имелось наследство на часть этого дома. Телефона на квартире не было. На работу ходил пешком, а это около 3,5 км и уже к 7 часам утра был на станции. Проходя по Южной горловине откладывал в памяти, где какие вагоны стоят и на анализе графика задавал неожиданные вопросы. Мне было неловко, когда заставлял меня врасплох, поэтому я старался обойти станцию до его прихода. Спать я стал ещё меньше. Уже в 6 часов утра я был на станции и к 8 часам была полная ясность, что делается на станции. Он мне говорил так: ты не обязательно должен находиться целый день на станции, но утром и вечером при сдаче смены твое присутствие обязательно. Свое рабочее время регулируй сам, что не всегда мне удавалось воспользоваться таким советом.

Когда руководители и партийные органы узнали о том, что его сестра Виктория жена генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева, ему предложили несколько солидных должностей от которых он отказался, мотивируя отсутствием высшего образования.

Дал согласие быть начальником станции Харьков-пассажирский. Ему предоставили 3-х комнатную на улице К. Маркса. Почти все работники станции Харьков-Сортировочный продолжали обращаться к нему за помощью и всегда её получали.

Как-то я был у него по служебным делам в кабинете, к нему обратился мужчина и просил помочь закомпостировать билет на Москву. Он заявил, что работает стрелочником на Донецкой ж. д. и двое суток не может выехать в Москву, у него кончается отпуск. Константин Петрович приказал вызвать всех причастных в кабинет и в моем присутствии дал указание, чтобы железнодорожники при всех условиях отправлялись со станции с первыми поездами. – Снимайте бронь, договаривайтесь с начальниками поездов, но чтобы транзитные пассажиры с разовыми билетами на станции не проси-

живали по 2-3 суток. У них всего отпуск 12 дней. По его инициативе была открыта билетная касса для железнодорожников.

Уходом Константина Петровича опечалены не только все работники станции, но и работники всех служб узла. Он всегда находил общий язык и с машинистами, и с вагонниками, и с путейцами. Знал многих не только в лицо, но и по имени, отчеству. Не просто быть десять лет начальником станции крупнейшей на сети железных дорог, откуда каждые 10-15 минут отправляются маршруты во все концы страны. Он мог организовать и сплотить коллектив для обеспечения пропуска все возрастающего вагонопотока и обеспечить безопасность движения.

16. ОЧЕРЕДНОЙ НАЧАЛЬНИК

Начальником станции назначен Никита Павлович Сухин. Вскоро, после войны, он работал на станции заместителем начальника станции по эксплуатации, а затем был командирован в Москву в Военно-транспортную академию. По окончании академии назначен заместителем начальника Основьянского отделения. Но долго в этой должности работать не пришлось. Он доверял своим подчиненным, которые пользуясь этим подвели его. Не по назначению был использован шифер, приобретенный на асбошиферном заводе для ремонта общежития и были ещё какие-то махинации. Вот за эти дела его и понизили в должности, хотя непосредственной вины его в этом вопросе не было. Всем заправлял НОДХ С. Б. Бобрицкий, который позже разоблачен и осужден.

С Сухиным работать было легко и свободно. Ведь работу станции он знал хорошо и обмана не переносил. Не любил разбирать спорные вопросы о срыве поезда с графика или другие задержки поездов. В основном возникали споры с работниками вагонной службы. В этих случаях он говорил маневровому диспетчеру и сменному мастеру:

– Идите договоритесь между собой за чей счет отнести срыв поезда, а я на кофейной гуще гадать не буду. Иногда в порыве гнева он грозил наказать работника, но вскоре гнев его проходил и виновный оставался ненаказанным. Если было серьезное нарушение, то «наказание» осуществлялось в большинстве случаев за закрытыми дверями без свидетелей.

Был случай, когда я пожаловался ему на действия старшего помощника нач. станции Контаровича М.Н., на его грубость по отно-

шению к конторщикам. Он, не вникнув в суть дела, обещал наказать его. Когда он вызвал Контаровича, тот в свою очередь пожаловался на мои действия, обвиняя меня в том, что я защищаю бракоделов. Никита Павлович пообещал наказать меня. Но ни меня, ни Контаровича он не наказал. В дальнейшем такие вопросы мы решали сами и не прибегали к жалобам начальству. Он был простым и не зазнавался. Не отказывался от компании. Любил выпить, что его впоследствии и погубило. С ним можно было решать любые вопросы. Его трудно было провести в вопросах поездной работы. Если уж допустил просчет в работе, то сразу нужно в этом признаться. В этом случае можно остаться ненаказуемым.

17. РЕКОНСТРУКЦИЯ

Технический совет дороги принял решение на месте маломощной полугорки с ручным управлением стрелок, построить механизированную горку с вагонными замедлителями и горочной автоматической централизацией (ГАЦ). Министерство путей сообщения разрешило закрыть горку на месяц, за этот период необходимо было демонтировать всю Северную горловину станции, насыпать горб горки до проектной отметки, профилировать пути подгорочного парка, построить две независимых вытяжки, рассчитанных на вместимость 100 вагонов, при этом уложить много стрелочных переводов, съездов. Необходимо построить было 3-х этажное здание поста ЭЦ, 2-х этажное здание технической конторы, пневмопочту, бытовые помещения для работников горки.

Нарушился привычный порядок и ритм работы станции. Прекратилась маневровая работа с Северной стороны, большой поток грузов был отклонен по параллельным ходам. Но все же много местного груза для станций Харьковского узла поступало как с севера, так и с юга. Маневровая работа проходила только в Южной горловине подгорочного парка на концах путей длиной до 300 метров. Составители опыта работы по расформированию и формированию поездов на вытяжках не имели. Резко упала производительность их труда. Станция стала тормозом в пропуске вагонопотоков. Ответственным за строительство и нормальную работу назначен первый заместитель начальника дороги Н. С. Конарев.

Он ежедневно посещал станцию, проводил планерки со строителями, обязывал начальников служб и отделов, руководство отделения постоянно заниматься строительством, а для этого необходи-

мо сотни вагонов баласта, рельс, шпал, креплений. Десятки километров кабельной продукции, других материалов. Станция превратилась в муравейник, где трудно было понять кто чем занимается. Были случаи, когда связисты подготовили траншею для укладки кабелей, а строители бульдозером засыпали её и укладывали шпальную решетку. Но все подобные недоразумения между службами решались оперативно. Н. С. Конарев не только проводил планерки, но и уделял больше внимания работе станций, и принимал необходимые решения при возникновении затруднений, интересовался работой составительских бригад. Он предложил пригласить бывших составителей. Пригласили В. П. Мещана, который находился на пенсии и был болен, однако он не отказался и стал обучать составительские бригады работе серийными толчками. В течении пяти лет я работал в одной смене с Виктором Петровичем. Я – дежурным по станции, он - старшим помощником. Знал, что за внедрение и распространение своего опыта был награжден орденом Трудового Красного знамени в числе первых в стране, знаком «Почетному железнодорожнику», а позже орденом Ленина и вторым орденом Трудового Красного знамени. Но воочию мне не приходилось видеть работу составительских бригад по его методу, хотя имел прямое отношение к производству маневровой работы. И вот настал день когда, после упорных и настойчивых поисков, согласований, совместных отработанных действий машиниста, составительской бригады и стрелочников на Южной стороне подгорочного парка в районе 18 поста начались маневры, по этому методу. Виктор Петрович находился на вытяжке в качестве инструктора и изредка давал советы, сцепщикам и машинисту. Паровоз с группой вагонов выехал на вытяжку, где сцепщики отцепили несколько вагонов. Машинист разогнав состав привел в действие тормоза. Отцепленные вагоны катились на соответствующий путь, следующие отцепы следовали в парк при вторичном разгоне локомотива в том же направлении. Холостого рейса не требовалось. Получался непрерывный процесс. Вагоны плавно катились по путям с равными интервалами. Не успели присутствующие осознать всю выгоду производства маневров серийными толчками, как машинист маневрового паровоза Н. Цибань поехал в парк приема за следующим составом для расформирования.

С применением метода работы серийными толчками увеличилась производительность труда составительских бригад, уменьшилось количество поездов, задержанных по неприему от соседних станций.

С этого момента у меня зародилась мысль написать об этом человеке, который сыграл большую роль в подъеме эксплуатационной

работы транспорта. Но по разным причинам написанный мною очерк удалось опубликовать в дорожной газете лишь в 1969 году накануне 100-летия дороги, который по итогам конкурса отмечен поощрительной премией. (Ю. М. 20.08.69 г.)

Реконструкция была в разгаре, ещё заканчивалась кладка последних этажей здания поста ЭЦ и техконторы, но уже на первом этаже монтировалась релейная, затягивались кабели. В этот период начальник станции Н. П. Сухин поручил мне следить за строительством помещения техконторы в соответствии с проектом. Оказалось, что техническим проектом не предусмотрена пневмопочта. На неё был отдельный проект, но эти проекты согласованы не были. Доложил об этом начальнику станции. Скорректировали проект. Строители согласились с нашими требованиями, и выполнили их.

При строительстве горки выполнен большой объем земляных работ. Поднимались вытяжки, профилировались пути подгорочного парка. И вот точно в назначенный день, спустя месяц, после закрытия. Н. С. Конарев открыл горку.

В вводе в строй горки с автоматической горочной централизацией потребовалась новая технология работы.

В подгорочном парке увеличилось количество путей до 19, изменилась и длина путей в сторону увеличения. Был пересмотрен штат работников станции в том числе и техконторы. Из Харьковской дистанции сигнализации и связи в штат техконторы переданы телеграфисты, которые осуществляли прием в передачу предварительной информации с сортировочными станциями страны: Курск, Люблино, Одинцово, Нижнеднепровск-узел, Лозовая, Дебальцево, Ясиноватая и др.

Большую помощь в работе технической конторы оказывала ст. инженер станции Галина Кирилловна Борозняк. Она проводила хронометражи работы конторщиков, разрабатывала нормы выработки, помогала внедрить их в жизнь. Я по многим вопросам консультировался с ней и всегда получал ясные и вразумительные советы.

К этому времени в конторе сложился хороший работоспособный коллектив.

Были моменты, когда кто-то из конторщиков не являлся на работу по болезни или по другим причинам.

В этом случае старшие конторщики М. А. Михайличенко, И. С. Калинин, П. С. Кайдалов, И. Е. Мерзликин, Ц. Н. Клименко брали на себя большую нагрузку и организовывали работу в смене так, что срывов поездов с графика по вине технической конторы не было.

Я придавал большое значение укомплектованию смен. Молодые малоопытные работники сочетались с сильными и опытными кадрами. Нареканий в адрес техконторы становилось все меньше. Резко сократилось количество бездокументных вагонов. Появилась уверенность, что мы стали работать не хуже других.

Должность моя требовала инженерных знаний и я, успешно сдав вступительные экзамены на вечернее отделение факультета движения ХИИТа, начал учебу. С большим трудом удалось окончить первый семестр. Но здоровье ухудшалось с каждым днем. Спать мне приходилось пять, максимум шесть часов в сутки. Время для занятий не было совершенно. Из дома уходил на работу в 6 ч. 30 мин. утра, после работы ехал в институт откуда возвращался в 23 часа. Зачастую засыпал прямо за столом. Обострилась язва желудка. Врачи настоятельно требовали прекратить такой образ жизни – оставить учебу. Другого выхода у меня не было и я взял отпуск по болезни. В следующий учебный год я подал заявление в железнодорожный техникум, заочного отделения. Учеба мне нравилась. Не нужно ежедневно ездить в техникум. Получив задания я мог самостоятельно выполнять контрольные работы, которые я делал с удовольствием. Но условия были не из лучших. Приходилось заниматься по ночам, когда спали дети. «Хвостов» у меня не было. Многие однокурсники обращались ко мне с просьбой о помощи. Я никому не отказывал.

Приезжали ребята с Люботина, Полтавы, Лозовой и других станций дороги. Как правило они приезжали с ночевкой. Когда они отдыхали я им делал контрольные задания. В основном приезжали ребята, которые не хотели овладевать знаниями. Они преследовали одну цель – любой ценой получить диплом, а знаний, как они считали, у них достаточно. Постепенно я отмежевался от таких друзей.

Дипломный проект мне достался не из легких – суточный план-график работы сортировочной станции. Я с ним справился успешно и обратился к начальнику службы движения А. К. Судакову, который был назначен моим консультантом. Он одобрил мое решение по разработке плана-графика и написал хороший отзыв. Дипломный проект я защитил на отлично.

Н. П. Сухин был начальником станции один год. Его перевели начальником станции Харьков-пассажирский, вместо К.П. Денисова назначенного начальником станции Москва- Смоленская (Белорусский вокзал).

Начальником станции стала Тамара Никитична Ковтуненко, до этого работающая главным инженером.

После окончания института она работала дежурным по станции на Южном посту в моей смене. За время работы мы хорошо изучили особенности и знали положительные и отрицательные стороны, иногда спорили по различным вопросам, но это не мешало нам уважительно относиться друг к другу.

Совпали наши взгляды и по вопросу улучшения работы горки и техконторы. Стали внедрять метод диспетчерского формирования, который формально был внедрен, а практически на порядок отставал от таких станций, как Купянск-Сортировочный, Основа и другие.

Прежде всего необходимо было отказаться от меловой разметки, наносимой на вагоны списчиком.

Но как ни странно, диспетчера противились, брать неразмеченные составы для расформирования на горку. Горочным работникам необходимо было четко руководствоваться сортировочным листком и строго соблюдать специализацию. Однако по всяким причинам: нерасцепление отцепов на горбу горки, набегание отцепа идущего в след, передежка отцепа на замедлителе и по другим причинам запуски вагонов на несоответствующие пути были обычным явлением. В сменах, где профессиональная подготовка хромала запусков было значительно больше. Часть из них скрывалась от диспетчера и, как следствие, оказывались в готовых поездах без документов. Значительно спокойней себя чувствовали и диспетчер, и дежурный по горке, когда состав размечен и если произойдет запуск, то он сразу же обнаруживается работниками станции.

Тамара Никитична требовала от руководства смен четкого выполнения условий диспетчерского формирования и постоянно следила за выполнением технологии. Это сказалось на перерабатывающей способности горки. Резко возросло количество перерабатывающих вагонов на горке и достигло 2000 в смену, увеличился вагонооборот.

Станция Харьков-товарный была присоединена к станции Харьков-Сортировочный, поэтому заботы нам прибавилось. Чтобы ускорить расстановку вагонов под выгрузку я предложил производить предварительную разметку вагонов по пунктам выгрузки перед отправлением передачи на товарный.

Начальник станции одобрила это предложение. А технический совет подсчитал экономический эффект, который составил в результате выполнения этого предложения более 70 тысяч рублей в год.

Техническая контора стала работать значительно лучше. Это почувствовали, прежде всего, сортировочные станции куда мы фор-

мировали поезда. Ознакомится с работой техконторы прибыла делегация из Лозовой во главе с начальником конторы В. Д. Воробейчиком, из Основы – И. П. Масловым. По просьбе станции Курск МПС прислало телеграмму с требованием командировать на три дня начальника конторы, для оказания практической помощи в определении направления грузопотоков по кратчайшему расстоянию. В Курске я столкнулся с теми же недостатками что были у нас. Определить кратчайшее направление мог не каждый конторщик. Подсобных документов на этот счет не было. Вместе с начальником конторы Н. Ф. Гладилиным мы засели за составление пособий. Привлекли к этой работе некоторых конторщиков. Через три дня пособие было готово. Куряне проявили интерес к устройству бункеров для приема грузовых документов. Сопровождение поездов кондукторскими бригадами было отменено и документы находились у машинистов. Они их сбрасывали в бункер при выезде на станцию. Я им подарил не только схему устройства бункера, но и схему сигнализации, за что они были очень благодарны. Однако на нашей станции установить сигнальное табло о наличии документов в бункере не пришлось. Очевидно, мне не удалось убедить начальника станции в выгоде этого новшества, а скорее всего не был достаточно настойчив в этом вопросе. И однажды мы поплатились за это.

На прибывший из Белгорода грузовой поезд не оказалось документов. Работники конторы осмотрели все места, где могли они быть, но безрезультатно. Состав в количестве 92 вагона задержан. Дана розыскная телеграмма о принадлежности груза. Прошло почти сутки. Ко мне пришел ветврач СКП Синельников и принес документы на поезд. Он объяснил, что ночью проходя мимо бункера увидел на обочине сверток и взял его в портфель. Дома он хотел рассмотреть, что нашел, но забыл и только через сутки наткнулся на сверток и вскрыл его. Такой беспечности и безответственности я в своей жизни больше не встречал. Вновь дали телеграмму о прекращении розыска принадлежности вагонов. По идее нужно было наказать незадачливого врача, по вине которого вагоны простояли непроизводительно более суток, но все были довольны, что все кончилось благополучно.

18. ВСЕСОЮЗНАЯ ПЕРЕПИСЬ

Ежегодно в мае месяце проводилась Всесоюзная перепись грузовых и пассажирских вагонов. К этой дате необходимо было создать около 50 бригад, а это порядка 200 человек. В бригаду входили

два списчика и два вагонника. Со всеми нужно было провести занятия, обучить их правильному заполнению карточки переписи и учетного листа. Со всеми работниками конторы провели занятия и контрольные переписи показали, что они хорошо усвоили порядок ответов на поставленные вопросы и на них можно положиться. С другими работниками станции (весовщиками, дежурными по станции) занятия не проводились и это меня беспокоило. Особенно тревожило, что многие вагонники плохо знали как ответить на вопросы, касающиеся обустройства вагона. Я кроме планерных занятий, перед вступлением на дежурство, стал проводить занятия индивидуально с каждым участником переписи у рабочего места. В технической конторе открыли консультационный пункт. Его посещали многие работники станции и вагонного депо. С большим трудом удалось побеседовать с каждым участником переписи и рассказать о всех особенностях заполнения карточек.

На складе не было кускового мела для нанесения знака на вагоны о прохождении переписи. Пришлось использовать дружбу с начальником техконторы ст. Белгород В. Н. Павловым. Он оперативно помог получить на меловом заводе машину мела. Настал день переписи. Дежурные бригады переписывали поезда, отправляемые со станции раньше 8 часов, чтобы не задерживать поезд на участке для переписи.

В красном уголке станции собралось много участников переписи. Я проводил последний инструктаж. В помещение зашло несколько человек. Одного я узнал. Это был зам. старшего диспетчера Харьковского отделения Я. С. Хайкин. Других я не знал. Когда все бригады были посланы на перепись они подошли ко мне и представились. Среди них был начальник отдела статистического учета и отчетности И. К. Токарь. Он был доволен организацией дела и проведенным инструктажем, и сказал: – Половину вопросов, которые я хотел выяснить, ясны, остальные я выясню ознакомившись с работой техконторы.

Перепись прошла успешно. Расхождение между балансовым и фактическим наличием по переписи было минимальным, всего 29 вагонов. Это вызвало сомнения у работников отдела учета отделения, которые считали, что на станции имеются неучтенные вагоны и перепроверили результаты переписи, но нарушений не обнаружили. За балансовым наличием я следил постоянно и не позволял производить какие-либо изменения в балансовом журнале. Сведенисты Н. М. Шухова и М. Я. Ямпольская ежедневно сверяли по документам наличие груженых вагонов и никаких махинаций в этом вопросе не допускали.

Уезжая, И. К. Токарь остался доволен работой техконторы и просил меня явиться к нему через неделю. Он был доволен организацией переписи, но был удивлен, что начальник станции и его заместители участия в ней не принимали.

Через несколько дней поехал к И. К. Токарю. Побеседовали с ним об улучшении учета вагонов между Харьковским и Белгородским отделением. В заключении нашей беседы он предложил мне перейти на должность старшего ревизора отдела. Но я отказался.

С новым руководством станции у нас не сложились доверительные отношения и в первую очередь по улучшению работы технической конторы. В такой обстановке работа потеряла всякий смысл и я дал согласие на мой перевод. И. К. Токарь пошел к первому заместителю начальника дороги Н. С. Конареву и подписал приказ о моем переводе и назначении старшим ревизором дороги.

Я в этот период находился в приемной, но меня в кабинет не пригласили. Николай Семенович сказал Токарю, что он хорошо знает меня и что моя кандидатура не вызывает у него никаких сомнений, тем более, что чуть больше месяца назад мы беседовали в этом же кабинете. Было это так.

Курский узел лихорадило. Обычно в таких случаях железнодорожники говорят «Зашились». На подходе стояли поезда по неприему.

Н. С. Конарев на требование МПС категорически запретил отправлять поезда назначением Люблино, в которые ставились ледники со скоропортящимися грузами, что в обычное время разрешалось. Однако под этим предлогом ставили любые вагоны, что заставляло станцию Курск по существу перерабатывать транзитные поезда.

Вмешалось министерство путей сообщения, потребовало расследовать случаи отправления поездов с нарушением плана формирования. Н. С. Конарев затребовал объяснение с начальника станции и обязал его явиться к нему.

В свою очередь начальник станции потребовал от меня объяснение и обязал меня явиться к Конареву.

Читая моё объяснение в котором было указано, что из 12 поездов отправленных с нарушением плана формирования несколько отправлено по приказу Конарева, несколько по вине маневровых диспетчеров и три поезда формирования Красный Лиман. Он был возмущен тем, что за его подписью были даны приказы, которые он не подписывал.

– Виноватые в подлоге понесут наказание, – а мне приказал, чтобы я принял меры и чтобы больше не один поезд не был отправлен с нарушением.

Зазвонил телефон. Николай Семенович с кем-то вел разговор о работе, а затем сказал, что нач. техконторы находится в кабинете и он разбирается кто виновен в отправлении поездов и передал мне трубку. Моим собеседником оказался зам. начальника Главного управления движения МПС С. Г. Ратин. Он потребовал сообщить ему виновных. Я заколебался. Сказать, что написано в объяснении, но ведь это не проверено до конца и ставить под удар первого заместителя не хотелось. Я что-то говорил о транзитных поездах, следующих с Донецкой железной дороги и заверил, что ни один поезд не будет отправлен с нарушением.

– Как вы это сделаете? Ведь движением поездов занимается диспетчерский коллектив, а не вы.

– Я дал команду конторщикам не выдавать грузовые документы в которых есть нарушения.

– Хорошо – ответил он. – Мы вас поддержим. А теперь передайте трубку Николаю Семеновичу.

Они еще долго о чем-то говорили, но я их не слушал.

По окончании разговора с Ратиным, Николай Семенович еще раз прочел мое объяснение, положил его в ящик стола и сказал: – Спасибо, ты правильно ответил и я этого никогда не забуду. А с прохвостами, которые подписывали ложные приказы я разберусь.

Получив на руки приказ я поехал проститься со своими подчиненными, с товарищами, с которыми трудился на протяжении двадцати трех лет. Вспомнили разрушенную станцию, коптилки на рабочих столах, керосиновые фонари для списчиков и техконторщиков. Вспомнилось, как ревизорский аппарат отстранил меня от работы дежурного по станции по той причине, что у меня не было стажа работы стрелочником и я около двух месяцев работал стрелочником.

Хозяйство техконторы передал Е. М. Копейкиной, которая меня замещала в период отпуска. Это человек была одержим в работе. Она не уходила никогда домой по звонку, а делала начатое дело до конца. У неё была феноменальная память. Она помнила номера вагонов, которые разыскивались или стояли без документов.

Попрощался с работниками станции и поблагодарил своих подчиненных, с которыми длительное время работал. В последствии часто вспоминал тех, кто постоянно помогал мне преодолевать трудности и улучшить работу технической конторы. Это Нина Максимовна Шухова, Мария Яковлевна Ямпольская, Валентина Кузьминична Черевик, Мария Тимофеевна Харченко, Ольга Семеновна Уманец, Мария Яковлевна Солдатова, Раиса Иосифовна Руднева, Зина Петровна Панасенко, Александра Наумовна Касьян, Лида Корнеевна Зюзюкина,

Нина Алексеевна Жукова, Екатерина Семеновна Жорняк, Иван Иванович Мандрыченко, Зинаида Кирилловна Филатова.

С грустью расстался с товарищами, с которыми работал длительное время и делил с ними радости и горести в трудные послевоенные годы. Это Алексей Митрофанович Верховенко, работавший маневровым диспетчером, а впоследствии начальником станции Харьков-Сортировочный и Основа, Петр Григорьевич Шевченко – старший помощник начальника станции, Леонид Алексеевич Онищенко – маневровый диспетчер.

19. ОТДЕЛ УЧЕТА

В отделе учета меня приняли тепло и радушно. Иван Константинович Токарь дал мне возможность не только познакомиться со всеми формами учета и отчетности периодической или, как мы называли, оперативной отчетности но и ознакомил с тяжелой (фабричной). Он работал ранее на фабрике механизированного счета начальником отдела, и хорошо разбирался в фабричной отчетности.

В обязанности старшего ревизора входило не только знание отчетности, но и проверка её достоверности. В тот период существовало около 500 форм различной отчетности. Я засомневался в том, что сумею ли я познать когда-либо и об этом сказал Токарю. Он меня успокоил. – Необходимо хорошо знать оперативную отчетность по вагонным паркам, грузовой работе, вагонному хозяйству, которые ты знаешь. Отчетность по локомотивному парку, по труду заработной плате освоишь при помощи наших специалистов.

Чтобы лучше усвоить порядок составления отчетности с согласия начальника отдела я еженедекадно приезжал на конец отчетных суток в отдел учета и вместе с техниками собирал отчеты со всех отделений. Собрал и суммировав эти оперативные данные, работники отдела определяли показатели по производительности вагона, обороту вагона, среднесуточному пробегу локомотива, все виды простоя и ряд других показателей. Все данные передавались не позднее 21 часа в Главное статистическое управление МПС по телефону с последующим подтверждением телеграммой.

При составлении декадной отчетности присутствовали главные специалисты отдела:

Дора Васильевна Романенко – по учету вагонных парков, Людмила Григорьевна Руднева – по локомотивному, Елена Филикарповна Голованова – по грузовой работе.

Они были специалистами высокого класса. У них было чему поучиться и я не стесняясь старался впитать от них знаний как можно больше.

В тот период, а это был 1966 год, в отделе кроме счет и арифмометра никакой счетной техники не было. Внедряемые механические машины постоянно выходили из строя, ломались и им не было доверия. Счетами все работали с невероятной быстротой. Делали не только сложения, но и все четыре арифметических действия.

Они часто брали меня на «буксир», потому что такой быстротой работы на счетах я не обладал.

Через месяц я был готов проводить проверки работы отделений по вопросу учета вагонного парка. Об этом доложил начальнику отдела, но на дороге был допущен большой разрыв между эксплуатационными и тарифными тонно-киллометрами брутто. Процент разрыва достигал 6% при задании МПС 3,5%. Это беспокоило руководство дороги и стояла задача установить причину такого явления. До этого все попытки найти причину успеха не имели.

И. К. Токарь поручил эту работу мне, освободив от всех других вопросов. Ежедневно я докладывал о проделанной работе, обсуждали с ним планы, проверки на последующие дни. Начал изучать графики исполненного движения диспетчерских участков. Наконец, на участке Основа-Красный Лиман обнаружил несколько поездов, которые направлялись кружностью с Донецкой дороги вместо Сватово через Основу-Курск. Затребовали графики этого участка за месяц, предположения наши подтвердились. Многие поезда следовали кружностью, а в грузовых документах штамповали о переходе с дороги на дорогу ставились по кратчайшему расстоянию. В результате пересчета разрыв уменьшился на 1,5 %. Дальнейшая проверка не имела смысла. В адрес Донецкой ж. д. за подписью НЗ-1 Конарева дана телеграмма о том, что техконтора станции Красный Лиман неправильно ставит штамп о переходе в грузовых документах через Сватово, а фактически поезд отправляется через Букино.

Доложили о результатах проверки в МПС. Усилили контроль по пунктам перехода, а их на южной дороге было 18. Большинство пунктов, имеющих штамп о переходе вагонов, находились в ведении других дорог и контролировать их работу мы не могли. Мы много уделяли внимания правильному учету вагонного парка.

Желая как-то улучшить свое благополучие руководители отделов движения всячески старались надуть своих соседей. Так, например, на Полтавском отделении выявлено неучетных около 500 вагонов рабочего парка, которые, естественно, влияли на показатели ра-

боты отделения. Аналогичные скрывание вагонного парка обнаружены и на Сумском отделении. Почувствовали руководители отделов, что установлен жесткий контроль за учетом вагонного парка и беспредел в этом вопросе прекратился.

Особенно волновал нас плохой учет вагонов на Харьковском отделении. Сколько не пытались мы оказать им помощь путем дотации вагонов за счет других отделений положение не улучшалось. Решили проверить учет перехода вагонов по станции Красный Лиман. Организовали группу из опытных работников. В нее вошли бывшие начальники отдела учета Харьковского отделения П. К. Хихля, А. Меламед и бывший ревизор отдела Колесниченко. Возглавил группу я.

Около 10 дней, почти без отдыха проверяли по натурным листам все поезда, отправленные на Южную дорогу. Только за проверенный месяц обнаружили расхождение в учете больше чем на 600 вагонов. С результатами проверки согласились работники Донецкой дороги и подписали акт. По указанию МПС сделан перезачет вагонного парка, что повлияло на улучшение качественных показателей дороги. Руководители дороги были довольны нашими действиями о чем нам сказал И. К. Токарь.

В тот период на дороге развернулось соревнование за высвобождение вагонов. Это значит, что показатели использования подвижного состава должны быть перевыполнены и по специально разработанной таблице определялось количество условно высвобожденных для дополнительной погрузки вагонов. Результаты этого соревнования подводились ежедневно в отделе учета. Начальнику дороги итоговая справка представлялась к началу рабочего дня. Её оформлял начальник отдела, или его заместитель Николай Николаевич Пузик. Частенько и мне приходилось заниматься составлением справки по соревнованию для чего я должен в отдел явиться за 1,5-2 часа до начала работы. Шуму по этому вопросу было много. Успехи были впечатляющие, но только до тех пор пока дорога выполняла задания МПС по обороту вагона, а его все время ужесточали. Так, в 1972 году при задании 1,34 суток выполнен 1,33, в 1973 году соответственно 1,32-1,31, в 1974, 1,31-1,30. Далее это соревнование под этим лозунгом не имело никакого смысла. Количество высвобождаемых вагонов с минусовым знаком росло и никакого высвобождения не было. Образно говоря по логике этого соревнования дополнительную погрузку дорога осуществлять не могла.

Но вернемся в отдел учета, где я продолжал трудиться. Я составлял план работы по проверке предприятий на предстоящий

квартал, который утверждал начальник отдела. Копию плана послал в МПС и в отделения дороги. В основном план выполнялся, но иногда были сбои. Так, однажды решили проверить порядок учета возврата с подъездных путей вагонов парка МПС на станции Харьков-Балашовский. Выяснилось, что такого учета не существует. Станционные работники пользуются ведомостью подачи и уборки вагонов, которая не отражает действительности. Взяли на контроль несколько вагонов. Оказалось, что некоторые вагоны находились на подъездных путях от 2 до 16 суток, а в ведомостях значилось их нахождение 2-3 часа. Это нас насторожило, так как некоторые вагоны вообще на станцию с подъездных путей не появлялись. В режимный завод, где по моим предположениям находились вагоны не возвращенные после выгрузки не пропустили.

Начальник станции Л. Д. Свирский также не смог добиться от руководства завода допуска на все точки, где имелись подъездные пути. Что делать? Поговорил с начальником фабрики механизированного счета Б. Г. Ершовым и попросил у него помощи. Он заинтересовался этой идеей и мы с помощью работников фабрики на каждый вагон составили шифрованную карточку. Вагоны, убывшие со станции табуляторная машина отобрала, а на оставшиеся вагоны мы предъявили счет заводу. Помогло. «Утерянные» вагоны стали появляться ежедневно. Оказалось, что вагоны использовались в заводе как склады. Их загоняли в цехи, где доступ железнодорожников исключен. Несколько вагонов неизвестно куда подевались и можно было предположить, что они переплавлены на заводе.

Об этом доложили НЗ-1 Н. С. Конареву. Он поблагодарил за инициативу и приказал мне оформить материал для прокурора, что и было сделано. Но там это замяли. Очевидно по той причине, что начальник завода был членом обкома партии и бросать тень на его репутацию не стали.

По этому вопросу много было звонков. Уговаривали и просили, чтобы материал прокурору не передавали.

С И. К. Токарем работать было не просто хорошо, но и интересно. Прежде чем давать указание своим подчиненным он хорошо обдумает его, а когда возникает сомнение он вызывает подчиненных и вместе находит решения. Грамотный, эрудированный.

Ещё перед войной окончил техникум, работал в локомотивном депо, служил в железнодорожных войсках, затем был назначен командиром диверсионной группы, где выполнял сложные и ответственные задания командования. При выполнении особо важного задания был тяжело ранен. После лечения закончил ХИИТ, работал

на фабрике механизированного счета, а затем начальником отдела учета. Он не только отличный специалист, но стремился чтобы его подчиненные с любовью выполняли возложенные на них обязанности. Он никогда не наказывал своих подчиненных, а старался внушить провинившемуся его неправоту. И вдруг неожиданная смерть. Как обидно, когда человек умирает в расцвете сил. Ему было 51 год.

В 1970 году состоялась Всесоюзная перепись вагонов. Для контроля и оказания практической помощи меня командировали на сумское отделение. Перепись прошла успешно, хотя некоторые нарушения были допущены, но они существенно не повлияли на итоги переписи. Однако перепись была омрачена. Произошел несчастный случай.

Работник станции Басы доставляя карточки переписи в отделение дороги рейсовым автобусом, получила травму. Лопнул баллон. Воздухом разворотило обшивку автобуса и осколками сильно поранило сидящую над баллоном работницу. Машиной скорой помощи её отправили в больницу.

Мы начали нервничать и звонить в милицию, когда «виновница» явилась в отделение с карточками переписи и забинтованными ногами.

После окончательной разработки переписи встал вопрос кому её везти в МПС?

Работники статистического управления высказали пожелания, чтобы перепись доставил работник, который мог бы ответить на вопросы по вагонным паркам и в частности по вагонам нерабочего парка.

Выбор пал на меня, так как, накануне переписи, я проводил проверку нерабочего парка на всех отделениях и хорошо знал состояние учета на дороге. Поехали вместе с начальником сектора периодической отчетности М. К. Кузьминой.

После сдачи переписи нас пригласили в кабинет начальника управления. Аким Алексеевич Поликарпов поблагодарил нас за хорошо разработанную перепись, поговорил с нами о насущных делах в работе и особенно обратил внимание на учет перехода вагонов с дороги на дорогу. У меня спросил:

– Нравится ревизорская работа. Ответил положительно. Он сказал, что будет рекомендовать меня заместителем начальника отдела, так как Н. Н. Пузик скоро уходит на пенсию.

– Меня не утвердят, – возразил я, – у меня нет высшего образования.

– Ты ещё молод и при желании институт закончишь заочно. А сейчас мы организуем при ВЗИИТе двухмесячные курсы повыше-

ния квалификации и я хотел, чтобы ты побывал на этих курсах. Ты подумай и по приезду домой сообщи о своем решении.

– Я согласен, но не будет ли возражать начальник отдела.

– С ним у меня состоится разговор и мы обсудим направление тебя на курсы.

Замечу, что начальником отдела после смерти И. К. Токаря назначен В. В. Пешеханов, работавший главным инженером станции Харьков-Сортировочный.

Курсы для меня были отдыхом в столице. Лекции читали ведущие специалисты главков МПС и ЦЧУ, они помогли разобраться в локомотивной отчетности. Легко воспринимались лекции и по другим дисциплинам.

На курсах были представлены все дороги страны. Но некоторые прислали совершенно неподготовленных молодых работников и их откомандировали обратно.

За время учебы я посещал музеи, театры, стадионы, знакомился с памятными местами Москвы. Меня избрали культорганизатором и пришлось проявить волю и настойчивость, чтобы внеочереди получить для всей группы разрешение на посещение квартиры В. И. Ленина в Кремле, дом-музей в Горках, Мавзолей, организовать экскурсии во Дворец съездов, Большой театр, панорамный кинотеатр и другие примечательные места.

Отпраздновав 50-летие советской власти мы разъехались по домам. Уезжали из Москвы различными поездами и в разные дни. Отъезд затянулся на три дня. Каждого провожали под рюмку.

На второй день отъезжал ревизор Астраханского отделения В. Д. Кучук. В этот день отъезжали многие и после сытного обеда с вином большой группой мы отправились на Казанский вокзал.

С Володей мы жили в одной комнате в течении двух месяцев, наши койки стояли рядом. Мы знали друг о друге много. Когда собирали чемоданы я посоветовал ему подарки для пятилетнего ребенка сложить в чемодан, куда он положил и некоторые документы в том числе паспорт и свидетельство об окончании курсов.

Когда вышли из вагона метрополитена я обнаружил, что одного чемодана не достает. Оказалось, что один из провожающих забыл его в вагоне. До отправления поезда Москва-Астрахань оставались считанные минуты. Что делать? Я посоветовал Володе не отставать от поезда, а поиском чемодана я займусь сам.

Пошел к дежурному по станции и сообщил о случившемся. Чемодан сняли через одну станцию, но мне его не дали. Оказывается в метрополитене существует порядок, что все найденные вещи сдают-

ся только в камеру хранения с актом, в котором перечислены все найденные вещи, и подписанный представителями МВД.

Начальник станции пообещал на следующий день передать чемодан в камеру хранения, находящуюся на станции метро Спортивная. Так оно и получилось.

Но там мне тоже чемодан не дали, потому что являюсь посторонним лицом. Я объяснил как все получилось и перечислил все вещи и документы находящиеся в чемодане и просил отправить в Астрахань согласно адреса указанного в паспорте. Но и этого правилами не предусмотрено и денег на рассылку утерянных вещей нет. Я предложил оплатить пересылку, но и на это они не согласились. С большим трудом мне удалось уговорить хозяйку «кунскамеры» и она выдала мне чемодан с вещами под расписку. Помогло удостоверение об окончании курсов.

Посылкой не приняли по габаритам, в багаж также не приняли, чемодан нужно было обшить материалом. Пока я разыскивал материал и мастерскую, где могли его обшить время вышло Я должен ехать на вокзал. Пришлось забрать чемодан в Харьков и уже из дому отправить его в Астрахань. Но не о расхлябанности подвыпивших ребят хотелось рассказать, а о «кунскамере», как я ее назвал, т е. камере хранения забытых вещей метрополитена.

Ежедневно со всех концов Москвы сюда привозят забытые в метро вещи. По-человечески можно понять, когда забываются малогабаритные вещи: зонтики, костыли, лыжи, коньки, ножные протезы, санки, портфели, шляпы, книги, перчатки, удочки и другие.

Но совершенно непонятно как можно забыть в метро такие вещи, как телевизоры, детские коляски, велосипеды, стулья, тумбочки и другие крупные вещи. Вывод напрашивается сам, причина – алкоголь.

– Как вы поступаете с забытыми вещами? – спросил я у хозяйки камеры.

– Продукты уничтожаем, – ответила она, – другие вещи храним три месяца, а затем передаем на склад реализации, а розыск пострадавших мы не ведем.

В тот период в Москву ехали со всех сторон страны в основном за продуктами питания. Их доля в забытых вещах преобладала.

– Копченые изделия, икра, мед, кофе, какао, конфеты, печенье, варенье, консервы, водку, вино, чай тоже уничтожаете?

В ответ только улыбка, означающая не задавать глупых вопросов.

Обогадившись теоретическими знаниями приступил к исполнению своих служебных обязанностей.

При новом руководстве отделом той радости в работе уже не было. Валентин Владимирович Пешеханов не совсем изучил разнообразие представляемой отчетности. А поучится у подчиненных стеснялся. Когда приходилось зайти к нему в кабинет, то заставлял его задумавшимся, он почти не улыбался.

Мои предложения по улучшению ревизорской деятельности на дороге он не отвергал, но и не одобрял. Был нейтральным. Подымать вопрос перед начальником дороги и МПС о переподчинении ревизоров отдела учета отделений в дорогу очевидно не хотел и вопрос этот затягивал.

Возможно он уже чувствовал наступление неизлечимой болезни на его организм и поэтому был таким инертным.

Наступал ответственный момент для работников отдела - годовые отчеты. По примеру прошлых лет мне поручили солидный отчет о техническом вооружении хозяйства пути АГО-1, где указывалась эксплуатационная и развернутая длина дороги, тип рельс, их изношенность и освещалось много других вопросов. В разработку этого отчета я ушел с головой.

Неожиданно меня вызвал заместитель начальника дороги Григорий Игнатьевич Ильящук. Перебираю в памяти все свои действия за последние дни, но ничего крамольного не припомнил, но все же с волнением вхожу в кабинет.

Григорий Игнатьевич задал мне несколько незначительных вопросов, поинтересовался моим здоровьем, семейным положением. Затем он предложил мне перейти на работу в отдел кадров дороги на должность старшего инженера. Для меня это предложение было совершенно неожиданным и я не знал, что ответить. Просто был в растерянности. Мне не хотелось покинуть обжитый коллектив с которым я сдружился и где получил хорошие знания в области государственной отчетности, работы предприятий дороги. Здесь меня уважали и со мной считались.

Никакого желания перейти на новое место работы я не имел и пытался отказаться, мотивируя тем, что эта работа для меня незнакома и кроме того я занимаюсь годовыми отчетами, которые должен довести до логического конца. Григорий Игнатьевич со мной согласился.

Прошло три дня меня вновь пригласили к Г. И. Ильящуку. Он настойчиво требовал дать согласие на перевод. Я опять стал отказываться, но тогда Григорий Игнатьевич сказал: – Ты говорил началь-

нику дороги, что тебе тяжело ездить в командировки с больным желудком. А ведь это он порекомендовал тебя на эту должность, а доверием начальника дороги нужно дорожить.

Да, был такой случай, когда начальник дороги Г. И. Головченко был с объездом в Кременчуге я в это время проверял работу технической конторы и учет перехода вагонов на Одесскую железную дорогу.

Погода была очень жаркая и мы вместе с начальником дороги шли из парка Чередники на пассажирскую, где стоял служебный вагон.

Разговорились. Он поинтересовался, что я делаю в Кременчуге и как работаете в отделе учета.

Я по простоте своей признался, что работа мне нравится, но вот командировки донимают, ведь я болею желудком и не всегда удается создать условия для нормального питания.

Тогда он ничего не сказал, но очевидно понял это как просьбу избавиться от работы связанной с постоянными командировками. Да я попался на слове и мне ничего не оставалось, как дать согласие на перевод, но с условием, что закончу годовой отчет и затем приступлю к работе в отделе кадров.

Но оказалось, что мой предшественник Е. Ф. Егоров на этой должности уже больше месяца не работает и приступить к работе необходимо немедленно.

20. ОТДЕЛ КАДРОВ ДОРОГИ

И вот в четвертый раз мне приходится приступить к работе на новом месте без предварительного ознакомления с обязанностями, без инструктажа и посторонней помощи.

Дел у старшего инженера оказалось значительно больше, чем я предполагал. Вызвали с квартиры Евгения Федоровича, который вкратце рассказал, чем я должен заниматься.

— В основном выполняй волю начальства, — сказал он, — а что будет непонятно, звони мне на квартиру. Главное ты знаешь: отчетность по всем службам и тебе легче будет работать чем мне.

Впоследствии я не был назойливым и не беспокоил Евгения Федоровича по пустякам. Мы с ним подружились и частенько встречались у него на даче. Я ему помогал овладеть знаниями пчеловода. Он приобрел несколько ульев, а практики по уходу за ними не имел. Тогда я узнал от него, что проходя службу в войсках МВД,

он вместе с группой младших командиров совершил героический переход от Байкала до Мурманска. Все газеты Советского Союза и некоторые зарубежные издания сообщали об этом необычном лыжном переходе советских воинов протяженностью 9 тысяч километров. С ним вместе были И. Попов, А. Куликов, А. Шевченко, К. Бражников.

Переход длился 151 день, то есть 5 месяцев. Они шли на лыжах по торосам рек Киренга и Подкаменной Тургуски, пересекали заснеженные гряды Байкальского хребта, безлюдные тундры Туруханска и Обдорска, побережья Белого моря и Кольского полуострова. Лютые морозы, густые туманы, талая вода, переход по тонкому льду, связавшись веревкой, не останавливали смельчаков. Иногда они проходили по 100 км за день, а зачастую в сплошном тумане делали по несколько километров. Жилья нигде не было.

Спальные мешки, покрытые влагой и смерзшиеся в ледяные глыбы, запасы одежды и нарты, на которых их везли, пришлось бросить. Собаки не выдержали такого сурового перехода и пали. На 14 сутки пути кончились продукты. Двое суток шли не евши, но на 16 сутки наткнулись на селение Тарасово, которое и на карте не значилось и это спасло их.

Все участники перехода были приняты Председателем ЦИК М. И. Калинин и награждены Грамотами ЦИК. Нарком наградил их знаками «Почетный чекист». Евгений Федорович с первого дня был на фронте. Более 20 лет работал на Южной дороге. Он почетный железнодорожник. Рассказчик он был отличный и слушать его было одно удовольствие.

Прошло два или три дня. Я еще не успел разобраться в документации, оставленной мне предшественником, как получил указание от заместителя начальника отдела кадров Н. А. Бекетова срочно оформить приказ на поощрение группы оперативных работников, отличившихся в работе за последние сутки по передаче вагонов по стыкам.

Естественно не хотелось ударить лицом в грязь и я заготовил приказ и собрав визы причастных руководителей служб по указанию Бекетова, отправился на подпись к начальнику дороги. До этого я в его кабинете не был.

Бегло, как мне показалось, он просмотрел приказ и подписал его. Затем задал мне вопрос.

– А кто такой Рыльцов?

– Это я.

– А когда тебя сняли с работы?

Я пожал плечами, не зная, что ответить и промолчал.

Почему в приказе написано, что начальник дороги Н. В. Рыльцов? – И он показал мне приказ.

Действительно в приказе было так. Мне сделалось нехорошо. Я молчал. Он очевидно видя мое состояние, стал куда-то звонить, а мне предложил присесть на стул.

В голове были всякие мысли, считал что он вызывает моего непосредственного начальника Г. И. Ильящука и сделает разнос, а возможно и выгонит с работы.

Переговорив с кем-то по телефону, вновь задал вопрос.

– И эти бумаги подписывать?

Я даже не сообразил о каких бумагах идет речь, ответил утвердительно. Размашистым почерком он подписал черновой проект другого приказа, по ошибке подложенный под низ. Улыбнувшись, он сказал: – Вы свободны.

С трудом передвигая, вдруг отяжелевшие ноги, я вышел из кабинета. До конца рабочего дня я ждал всяких неприятностей, проклиная себя за то, что согласился на эту должность. Но все обошлось. Предполагал, что все начнется завтра. Не мог уснуть до утра. Однако на следующий день мне не напомнили о моем проколе.

Прошло время. Однажды я рассказал своему начальнику об этом случае и спросил известно ли ему об этом от начальника дороги. Он мне ответил, что Григорий Иванович не такой человек, чтобы обращать внимание на пустяки и мне пришлось убедиться в этом.

Г. И. Головченко был высокоэрудированным и культурным руководителем и если уж он кого наказывал, то непременно за дело.

В последствии он мне доверял полностью и приказы подписывал, почти не читая их. В последствии я подготавливал не только приказы, но и доклады к торжественным датам и замечаний ни разу не было.

21. СОРЕВНОВАНИЕ

Старшим инженером меня можно назвать было условно, по той причине, что не было младших. Старший инженер в единственном числе занимался вопросами организации соревнования, поощрением передовиков производства и всеми видами наград: ведомственными, республиканскими и отраслевыми. Ранее в управлении дороги существовал отдел присвоения званий и наград. С ликвидацией отдела все было передано в отдел кадров дороги и поручили этим вопросом

заниматься старшему инженеру. Затем ему вменили в обязанность и соревнование. С каждым годом все новые и новые вопросы возникали и кому-то их надо было исполнять. Их поручали старшему инженеру. Инструкционная карточка разбухла и содержала более 50 вопросов, которыми должен заниматься я.

По настоящему, творчески можно поработать только в вечернее время, когда прекращались телефонные звонки и сотрудники уходили домой, и в выходные дни. Видя такую загруженность и то, что машбюро физически не могло печатать продукцию по соревнованию, приказы на поощрение, доклады и справки руководство дороги выделило машинистку, а затем, в последнюю пятилетку, и помощника. Он занимался социалистическим соревнованием. Это был старший инструктор ДЦНТИ Крапивин Анатолий Егорович. Он был спокойный и рассудительный. Инициативы он не проявлял, но исполнитель безукоризненный. На проводимых субботниках всегда брался за самую физически тяжелую работу. Исполнял все указания безоговорочно.

* * *

На дороге более 100 предприятий участвовало в соревновании. В нашу обязанность входила разработка условий дорожного соревнования, которые отражали указания в постановлениях ЦК КПСС, Совмина СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развитии соревнования в предстоящей пятилетке. Этими постановлениями ставились не только задачи по выполнению и перевыполнению производственных планов, но и определялись формы награждения соревнующихся.

Для каждой группы предприятий условия дорожного соревнования, которые мы разрабатывали на основании предложений служб и отделов, а также отделений дороги, требовали выполнения следующих показателей:

выполнение и перевыполнение производственного плана, заданий по производительности труда, по рентабельности; снижение себестоимости, эксплуатационных расходов; выполнение плана прибыли; обеспечение безопасности движения.

Я считал и сейчас уверен, что по этим критериям вполне возможно определить победителя и не создавать громоздкую пирамиду требований к коллективам.

Свои убеждения и предложения по данному поводу я высказывал руководству отдела и председателю дорпрофсожа, однако с моим мнением не считались.

Председатель дорпрофсожа Владимир Семенович Грищенко терпеливо и внимательно выслушивал мои соображения, соглашался, но в то же время разъяснял, что мы не можем идти в разрез требований условий Всесоюзного соревнования.

В результате бурных споров и полемики приняты пункты условий внесенными службами и отделами и которые по моему убеждению ничего общего с соревнованием за выполнение плана не имели и в крайнем случае могли рассматриваться как учитываемые показатели. Включены следующие показатели:

отсутствие перерасхода фонда заработной платы; выполнение плана по научной организации труда и техпрогресса; отсутствие брака в работе, случаев травматизма; движение за коммунистическое отношение к труду; высокий уровень трудовой дисциплины; соблюдение правил поведения в обществе и быту; внедрение опыта новаторов и передовых предприятий; качества выполняемых работ; санитарное состояние.

С каждым годом завоевать первенство в соревновании становилось все труднее. Все новые условия выдвигались. Даже когда коллективы выполнили все основные показатели, они не могли занять классного места по всевозможным надуманным рогаткам, которые заложены в условиях, то есть узаконены.

Попал работник предприятия в вытрезвитель, допущен прогул без уважительной причины, поругался с соседом, пожаловалась жена на мужа, вовремя не сделана влажная уборка производственных помещений и коллектив выбывает из соревнования.

Так многотысячный коллектив вагонного участка, где количество работающих в летнее время достигало до 5 тысяч человек и многие из них совершенно случайные для транспорта люди, принимаемые на период летних пассажирских перевозок, не мог занять соответствующее место из-за многочисленных нарушений трудовой дисциплины и других недостатков при выполнении всех технико-экономических показателей.

Крупнейший вокзал страны Харьков-пассажирский, где за сутки проходят десятки тысяч пассажиров, постоянно числился в отстающих вследствие плохого санитарного состояния вокзала — несвоевременная уборка помещений.

Возникает вопрос: почему такие были условия? Дело в том, что соревнование было чересчур централизовано и условиями Всесоюзного соревнования диктовались критерии.

Навязывающие условия не давали возможности коллективам проявить свое стремление и волю к выполнению основного произ-

водственного плана. Наличие всевозможных, надуманных требований обедняло настоящее соревнование.

В коллективах складывалось мнение, что как бы хорошо не трудились, классного места в соревновании не получишь.

К этому прикладывали свои усилия и некоторые службы и отделы. Они старались внести свою лепту и настойчиво предлагали свои пункты, которые и были утверждены.

Соревнованием занимались: администрация, партийные, профсоюзные и даже комсомольские организации, однако ответственность несли в основном руководители, да и то не в полной мере. Их интересовало выполнение плана, прежде всего. Считалось если план выполнен, то соревнование организовано хорошо. С их мнением можно согласиться. Ведь оно и организовывалось и направлялось в первую очередь на выполнение плана.

Явно требовались более совершенные формы и многие старались предложить их. Начальник локомотивного депо Старый Оскол прислал начальнику дороги А. И. Шутову целую книгу с условиями соревнования по баллам. Баллы начислялись за посещение работниками собраний, за участие в художественной самодеятельности, хорошее поведение в быту, за подписку на газеты и т. д. Мне предложили как специалисту дать свое заключение о распространении условий на других предприятиях дороги.

Как я не старался найти в этом труде рациональное зерно, но ничего вразумительного найти не удалось.

Обратился к заведующему отдела дорпрофсома В. И. Лепекину, который не менее моего удивился и заявил, что этот документ рекомендовать нельзя.

Мы сделали отрицательное заключение к этому надуманному соревнованию. К тому же оно требовало увеличение штата для заполнения личных счетов на каждого соревнующегося.

Начальник дороги недоволен был таким поворотом дела и обвинил нас в отсталости, но затем, очевидно разобравшись, сказал, чтобы эту писанину припрятали до лучших времени.

В бытность начальником дороги Н. С. Конарева организовано соревнование по инициативе движенцев под девизом «Ворота стыков настезь». Это было настоящее соревнование. В нем сразу ощущался результат.

Сколько бы не предъявлялось поездов по стыкам, все они принимались беспрепятственно. Следовательно, локомотивы с поездами отправлялись соседям. Это было выгодно не только нашей, но и соседним дорогам.

Результаты были на лицо. При беспрепятственном приеме и хорошей передаче поездов соседним дорогам резко улучшались показатели дороги и в частности оборот вагона, производительность вагона и локомотива, среднесуточный пробег локомотива. В отдельные сутки оборот вагона был доведен до рекордной цифры 1,1 суток при задании 1,3 суток.

Н. С. Конарев лично уделял этому вопросу внимание, он постоянно направлял деятельность оперативных работников на получение конечных результатов. Это соревнование имело одну цель: все предъявленные поезда принять от соседей, а следовательно, как можно больше поездов отправить к ним. Никто не спрашивал у диспетчера какого цвета у него рубашка и ходил ли он в театр.

Люди поощрялись незамедлительно по заслугам и «прилипал» не было.

Это соревнование взяли на вооружение многие дороги, а затем МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта его одобрили и распространили на всю сеть железных дорог.

В этот период коллектив дороги достиг наивысших результатов во Всесоюзном соревновании. Так за 1972 год дорога награждена юбилейным почетным знаком ЦК КПСС Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС, за 1973 год – Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, которое оставлено на вечное хранение, а по итогам за 1974 год – переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Это ли не признание заслуг коллектива дороги во Всесоюзном масштабе.

Я доволен и горжусь тем, что причастен к этим героическим успехам южан. Мне одному из первых приходилось знать результаты этого успеха, так как оформлял документацию по Всесоюзному соревнованию и еще накануне заседания коллегии МПС имел информацию о судьбе наших коллективов представленных в МПС. Кроме того, статистический отдел учета представлял мне справки о работе дороги не только ежемесячно, но и за каждую декаду. На их основании я мог прогнозировать конечный результат работы дороги в целом.

Подведение итогов соревнования среди коллективов и предприятий дороги проводилось ежемесячно 15 числа, следующего за отчетным месяцем. Начальники служб представляли данные о работе подведомственных предприятий. Кроме этого представлялись справки отделов о состоянии безопасности движения, техники безо-

пасности, сохранности перевозимых грузов, санитарном состоянии предприятий и трудовой дисциплины.

Как правило, тяжелая (фабричная) отчетность к этому времени не всегда была посчитана и естественно некоторые службы своевременно представить материалы по соревнованиям не могли и приходилось задерживаться до глубокой ночи, чтобы подготовить справку руководству дороги и не сорвать совместное заседание руководства дороги и дорпрофсома. Но прежде чем писать справку, необходимо проверить и проанализировать все показатели представленные службами.

Знание статистической отчетности, приобретенные в отделе учета, пригодились. В этом отношении мне было легче, чем моему предшественнику Е. Ф. Егорову. Он был прав, когда говорил, что мне работать будет легче.

Однажды случилось так, что две или три службы представили отчеты уже в последний момент, за два часа до начала совещания. С трудом удалось отпечатать справку. Заместитель начальника дороги, который должен докладывать об итогах заболел. Других заместителей на месте не оказалось. Я вынужден был обратиться к начальнику дороги. Но его также не было. Он где-то был на совещании. На совещание уже прибыли члены президиума дорпрофсожа и приглашенные. Позвонил Н. С. Конареву на квартиру. Был обеденный перерыв. Я доложил ему, что докладывать об итогах соревнования некому и просил его сделать доклад.

– Что вы делали раньше? Остаются считанные минуты и я даже приехать не успею. Отменяйте совещание.

Я пришел к председателю дорпрофсожа В. И. Немному и передал ему наш разговор.

– Заседание отменять не будем, – сказал он. – Мы сначала обсудим свои профсоюзные вопросы, а затем решим.

Начали работать. Вдруг дверь открывается и входит начальник дороги. Обращаясь ко всем присутствующим говорит:

– Извините, товарищи, за опоздание. Оно произошло по его вине, – и указывает на меня. – Я даже пообедать не успел. Мне не дали справки, чтобы ознакомиться, а с вами мы не сработаемся, – это он в мой адрес.

Вместо того, чтобы промолчать, я вспылал и ответил.

– Путь с вами срабатываются ваши заместители и начальники служб, а я исполнитель и выполняю все, что мне поручают.

– Мы с вами поговорим отдельно, – сказал он.

Вмешался В. И. Немнов и предложил продолжать работу.

Справедливости ради могу отметить, что Н. С. Конарев не стал читать сухие цифры справки, а сделал настоящий доклад с яркими примерами хорошей и плохой работы. Обратил внимание присутствующих начальников служб на слабые места в работе дороги и что необходимо предпринять.

По окончании совещания он передал мне справку, которая во многих местах дописана его почерком, отдельные моменты зачеркнуты, поставлены вопросительные знаки. Я считал, что он сразу пригласит меня в кабинет на «ковер», как выражались в этих случаях, но этого не случилось.

А на следующий день позвонил его помощник и сказал, что меня вызывает начальник дороги. Я просил передать, что меня на работе нет и пользуясь, что рабочий день окончен, уехал домой. На второй день он вновь позвонил и сказал, что начальник дороги ждет меня.

Когда я вошел в кабинет, Николай Семенович пригласил сесть к приставному столику.

– Николай Васильевич, извини, что я был с тобой резок, но меня поставили в глупое положение и я как мальчишка вынужден спасать чью-то репутацию. Мне нужно было как-то разрядиться и я накричал на тебя.

Я не ожидал такого поворота.

– Нет, Николай Семенович, виноват я, что не поставил Вас в известность своевременно, а за то, что некорректно Вам ответил, прошу меня извинить.

– Подобных ситуаций у начальника дороги возникает множество и реагировать на них я должен хладнокровно, иначе это может привести к пагубным последствиям, а требовать четкости в работе и дисциплину я обязан, что и буду делать в дальнейшем. Что касается подведение итогов, то теперь мы будем их подводить на нейтральном поле, а не в кабинете председателя дорпрофсожа, о чем я с В. Н. Немновым уже согласовал. Иди работой, ты честно исполняешь свой долг.

Уже я стал выходить, он вдогонку сказал, что когда начальник дороги вызывает, то нужно приходить немедленно, а не говорить, что тебя нет на работе. Я ушел посрамленный, но с хорошим настроением. Тут я понял, что сказанное по секрету помощнику, стало известно начальнику. Одним словом «друг» заложил, но это было для меня уроком на будущее.

В дорожном соревновании участвовали не только предприятия дороги, но и работники ведущих профессий, а также коллективы

бригад, участков, цехов, комсомольских коллективов. Итоги соревнования подводились более чем по 50 профессиям. На каждую профессию отделения представляли по 5 соискателей. Для выявления лучшего, должны проводиться конкурсы в три этапа и конкурсные комиссии определять победителей. Практически конкурсы не проводились. Фактически устраивался конкурс характеристик, которых было сотни и чтобы из общей кучи отобрать лучших, их надо прочесть и сопоставить. Где лучше и грамотнее написана характеристика с отражением выполнения показателей, указанных в условиях, тот кандидат и отбирался в качестве лучшего по профессии.

Фактически получался конкурс написания характеристик, а арбитром был я один. Как правило звание лучшего по профессии присваивались одному и тому же работнику в предприятии, отделении, дороге и в МПС. Да, такое может быть, но только при наличии конкурсного отбора, а отбор по характеристикам – фикция.

Я считал, что к работникам ведущих профессий должны относиться небольшая группа профессий, непосредственно участвующих в перевозочном процессе: диспетчера, машинисты, составители, осмотрщики вагонов и др. Но такие профессии, как пожарные, каменщики, плотники, пекари, продавцы и другие второстепенные профессии должны определяться только в пределах своих предприятий.

Положительным было то, что чествование победителей проводилось на высоком уровне в дорожном доме культуры с вручением ленты с надписью «Лучшему по профессии», памятного подарка. Вручение наград победителям осуществлял сам начальник дороги.

Мне кажется надуманным и формальным было соревнование инженерно-технических работников по личным творческим планам. В творческие планы в основном включались должностные обязанности, за которые получали зарплату, но чтобы придать им вид какого-либо творчества и значения в планы включались обязательства: прочесть какую-то книгу, прочесть лекцию своим подчиненным, оказание помощи отстающим. Главное, чтобы был творческий план, а результат не обязателен.

Я считал, что инженерно-технические работники должны четко исполнять свои обязанности и проявлять инициативу в работе без творческого плана. Следовало прислушаться к рекомендации написанного техническо-морским комитетом № 15 от 29 ноября 1870 года.

«Никакая инструкция не может перечислить всех обязанностей должностного лица, предусмотреть все отдельные случаи и дать вперед соответствующие указания, а поэтому господа инженеры

должны проявлять инициативу и руководствуясь знаниями своей специальности и пользой дела, прилагать все усилия своего назначения.»

* * *

Коллектив Южной дороги на протяжении десятка лет соревновался с коллективом Одесско-Кишиневской железной дороги. Поочередно мы обменивались делегациями, которые проверяли ход выполнения договора между коллективами.

Эти посещения были плодотворными. Делегации встречались с простыми тружениками, ознакомились с передовыми методами и передовой технологией, организацией работы лучших предприятий.

В 1986 году в составе нашей делегации были главный инженер дороги Е. А. Руднев, председатель райпрофсожа В. С. Грищенко, начальник Полтавского отделения В. С. Харченко, председатель райпрофсожа Белгородского отделения Ю. П. Олейник, машинист локомотивного депо Полтава, делегат XXV съезда КПСС К. Д. Магденко, составитель поездов станции Лозовая, Герой социалистического труда, делегат XXV съезда КПСС А. Г. Рыбка и старший инженер отдела кадров дороги Н. В. Рыльцов.

Нужно отдать должное руководству Одесско-Кишиневской дороги, создавшие нам условия для ознакомления с передовой технологией работы предприятий и порта.

Мы побывали на станции Одесса-Порт, где познакомились с работой этого передового коллектива. Особое внимание мы обратили на организацию комплексного соревнования железнодорожников и портовиков. Начальник порта В. Э. Синько рассказал о результатах соперничества смежников. Затем мы познакомились с опытом работы укрупненных комплексных механизированных бригад. Особый интерес к этому трудовому соперничеству смежников объясняется тем, что мы активно внедряли в себя опыт работы одесских транспортников и портовиков по станции Кременчуг, поэтому вникали в детали.

Затем мы побывали на станции Бендеры. Здесь взяли на заметку опыт коллектива по эксплуатации башмакосбрасывателей системы рационализатора Пачеса, работой приемосдатчиков.

Особый интерес вызвал у нас опыт работы железнодорожников Кишинева в борьбе за технический прогресс. Надолго запомнилось посещение Кишиневской дистанции пути, где заместитель начальника дистанции заслуженный изобретатель Молдавской ССР, Герой

социалистического труда М. Д. Матвиенко познакомил со своей экспериментальной мастерской и новыми работами для обеспечения и облегчения труда в путевом хозяйстве.

Е. А. Руднев проявил особый интерес к созданию «самоходного» агрегата клеймоболтовой машине для смазывания и закручивания гаек крепления рельс на железобетонных шпалах, производительностью до 800 метров в час. Он выразил желание прислать специалистов для ознакомления и внедрения такой машины на нашей магистрали.

Рационализатор познакомил нас и с другими изобретениями: рельсошлифовальной машиной, вес которой на 35 кг меньше применяемой до сего времени; моторно-гидравлическим рихтовщиком Р-55 с четырьмя толкателями рычажного типа; гидродомкратом, грузоподъемностью 8 тонн, который уже запущен в массовое производство и на всемирной выставке в Лейпциге получил высокую оценку.

Нас привлекла архитектура здания, в котором помещается Кишиневское отделение. Примечательно, что в этом здании ранее располагался суд. Здесь за революционную деятельность царский суд судил Котовского и он, после оглашения приговора, бежал, несмотря на усиленную охрану.

Мы обратили внимание, что многие здания Кишинева облицованы темно-серым камнем (кателец). Оказывается, что этот камень, типа ракушечника, добывается под Кишиневым. Запасы его огромны. Высота пласта достигает 50 метров. В выработках, где его добывают, остаются штреки-тоннели, которые тянутся на десятки километров. В этих тоннелях шириной 7 метров и высотой 5 расположены хранилища вин. Температура здесь постоянная, что очень важно для созревания вин. Хранится вино в основном в бочках, изготовленных из высокогорного дуба. Освоенных подземных тоннелей около 60 км.

Как рассказал нам заместитель генерального директора промышленно-научного производства «Яловеча» М. Г. Кодряну в подземных хранилищах находится на хранении более 2 млн. литров вина. В основном это сухие марочные вина: «Алиготэ», «Фиаско», «Каберне», «Родничек», «Изворош», а всего 56 сортов.

Нас пригласили в дегустационный зал испробовать качество всех вин, но это невозможно. Нам подали несколько сортов сухих и крепленых вин. Большинство свой выбор остановили на новом сорте «Изворош», я предпочел «Херес».

Я поинтересовался технологией изготовления вин и получил хорошую консультацию. С тех пор я делаю качественное вино в домашних условиях.

Особенно мы обратили внимание на чистоту полей, виноградников и всей местности. Нигде нет зарослей бурьяна. Вдоль дорог высажены грецкие орехи, запах которого не переносят насекомые и прежде всего комары. Воздух чист и насыщен ароматом. Осмотрели пальменные (карликовые) сады. Затраты по уходу за ними снижаются в десятки раз. Под Тирасполем такой сад занимает 6 тысяч гектаров и раскинулся на протяжении 19 километров. Потерь при сборе урожая в таком саду почти нет.

И еще один штрих. Во многих местах отсутствуют лесопосадки вдоль железной дороги. Вместо них растут сады. С момента постройки железной дороги случаев снежными заносами полотна железной дороги не было, поэтому им разрешили эти земли передать в ведение колхозов и совхозов. Польза от этого огромная.

По приезду домой я стал обращать внимание на содержание посадок в полосе нашей дороги. Это не сравнимо. Все они запущены, загажены и явно перестали служить защитой от снежных заносов, наоборот, превратились в рассадники различных инфекционных болезней.

Считаю, что они не нужны по следующим соображениям:

Во-первых, железнодорожный транспорт оснащен мощными локомотивами, развивающие скорость 100 км/час и более и при проходе поезда, весь снег с полотна сметается воздухом.

Во-вторых, в путь уложены тяжелые рельсы Р-65, высота которых достигает 15 см.

В-третьих, вдоль полотна железной дороги возникли населенные пункты, дачи. В них высажены декоративные и фруктовые деревья и они являются надежным стражем от снежных заносов.

В-четвертых, на мой взгляд самый главный аргумент, резко изменился климат и за все время моей работы на железнодорожном транспорте я помню лишь два случая, когда происходили сбои в работе по причине снежных заносов. Но прежде всего заносило централизованные стрелки, которые не могли уберечь никакие посадки.

Лесозащитные полосы вдоль железной дороги безусловно нужны в местах, где полотно дороги находится в выемках и на открытых участках. Там создается угроза заноса полотна снегом. Оговорюсь, что на дорогах востока другие климатические условия и очевидно, что в тех районах лесополосы играют свою роль.

Высвобожденные тысячи гектар плодородных земель могли быть использованы для дачных участков железнодорожников, огородов, сенокосов или передать их сельскому хозяйству.

Существующие лесопосадки во многих случаях обрывают провода воздушных линий связи, а акклиматизированный американский

клен интенсивно разрастаясь, засоряет водоотводные кюветы, портит призму земляного полотна, закрывает видимость поездных сигналов.

Полюбовавшись полями Молдавии, мы возвратились в Одессу, где состоялась встреча с одесскими железнодорожниками. Первый заместитель начальника дороги И. С. Дейнеко и руководитель нашей делегации Е. Н. Руднев выступили перед собравшимися и рассказали о достижениях своих коллективов.

Председатель дорпрофсожа П. Т. Володин поблагодарил делегатов Южной дороги за щедрую передачу опыта, добрые советы и подчеркнул, что соревнование коллективов двух дорог приносит пользу обеим коллективам.

В заключении нам представилась возможность посмотреть красивый оперный театр.

22. НАГРАДЫ РОДИНЫ

Самым волнующим было награждение работников дороги орденами и медалями. На меня возлагалась обязанность оформления наградных документов и представление их в МПС, после согласования в ЦК Компартии Украины. Кроме работников дороги мы представляли к государственным наградам работников заводов, промышленных предприятий, ВУЗов, больниц и других организаций, расположенных в пределах дороги и непосредственно подчиненных МПС.

Приятно было сознавать, что своим трудом и причастностью к этому вопросу приносишь радость людям. Ведь это их воодушевляет на новые трудовые свершения.

Период подготовки и весь процесс награждения для меня был самым ответственным и напряженным.

Иногда можно было слышать, что награждение проходило по разнорядке. Но это не так. Никаких разнорядок не было. МПС нам выделяло общее количество наград. Единственным условием было выдержать представление рабочих не менее 85 процентов, инженерно-технических работников не более 15 процентов.

Получив такое задание, мы также распределяли общее количество по отделениям дороги в зависимости от количества работающих.

Отбор кандидатов проходил непосредственно в предприятиях. Женщины и молодежь представлялись в процентном отношении к количеству работающих. Других ограничений не было. Что касается награждения руководителей предприятий, то их представляли около

одного процента и их кандидатуры тщательно обсуждались у руководства дороги.

Конечно, многие честные и добросовестные труженики, в том числе и руководители, отдавшие производству всю свою жизнь, так и остались не отмеченными государственными наградами и, естественно, остались морально неудовлетворенными.

Награждение за долголетний и безупречный труд на железнодорожном транспорте практиковалось в послевоенный период (1949-1956 гг.), но дальнейшее распространение не получило, если не считать награждение медалью «Ветеран труда» при уходе работника на заслуженный отдых.

За работу в девятой пятилетке было награждено около тысячи работников дороги. Приходилось работать до поздна. Сроки представления были сжаты. Некоторые предприятия наградные листы оформляли неправильно. В них не указывались достижения и успехи, за которые представлялись к награде. Они изобиловали всевозможными эпитетами и пустыми фразами, такими как, хороший семьянин, честный работник, участвует в общественной жизни и т.д.

Вынужден возвращать их для доработки, а многим помогать редактировать, что требовало большой затраты времени. Это была кропотливая, требующая большой напряженности, работа. К награждению представлялись лучшие труженики дороги и это придавало силу и энергию.

Но процесс работы с наградами не заканчивался только представлением к награждению. Он продолжался вплоть до вручения наград.

После получения указа ПВС в наградном отделе оформлялись орденские книжки на ордена и свидетельства на медали, составлялись карточки награжденных, организовывалось вручение наград.

По указанию заместителя начальника дороги вместе со старшим референтом облисполкома М. А. Заикиной мы подготовили документы на вручение наград работникам предприятий МПС и Купянского отделения. Всего по Харьковской области было награждено чуть более 300 человек, а зал, где намечалось вручение, вмещал 200 человек, да и по условиям требовалось вручать группе не более 150 человек.

Поэтому решили награждение произвести в два этапа. Подготовив всю документацию, упаковали награды и довольные собрались уходить домой, так как рабочий день давно окончен.

Вдруг позвонил начальник дороги Н. С. Конарев и устроил мне разнос, что вопрос о вручении наград решен без него.

– Почему вы решили работникам дороги вручать награды на задворках, а работникам не дорожных предприятий в управлении дороги? Кто Вас надоумил отстранить от такого мероприятия начальника дороги?

Второй этап вручения планировался в Красном уголке отделения. Я не стал оправдываться и решил все взять на себя.

– Оставайтесь на месте, – сказал он, – я через 20 минут буду у Вас. Прошло около получаса. В комнату, где мы находились, зашли Н. С. Конарев и заместитель председателя облисполкома Ю. И. Куцаев. Последний дал указание Заикиной все переделать, а для этого поработать ночью.

– А за ваше самоуправство, – сказал мне Николай Семенович, – мы поговорим завтра, но предупреждаю, что наказан будешь сполна. Я вновь промолчал.

Мы выполнили указание. Сумели обеспечить явку всех награжденных и вручение наград прошло на высоком уровне с духовым оркестром.

После вручения Николай Семенович пожал мне руку и сказал:

– Молодцы! Хорошо организовали.

Я не думаю, что он забыл о своем обещании наказать меня. Он знал, что такое мероприятие я не мог проводить по своему усмотрению и очевидно заместитель начальника дороги и председатель дорпрофсожа сказали ему, что это они дали мне такое указание и это было так в действительности.

До 1971 года награждение проходило по итогам работы за пятилетку, затем стали практиковать награждение за достижение в работе в течение года и за отдельные успехи в работе как за перевозку грузов в тяжеловесных поездах, за увеличение веса и длины поездов, за перевозку кормов для животноводства и другие достижения. Но мне работы прибавилось, так как технология согласования и порядок оформления и представления остался прежний. Уменьшилось только количество наград в конце пятилетки.

По итогам работы за 8, 9, 10 и 11 пятилетки орденами и медалями награждено было около пяти тысяч человек.

Знаком «Почетному железнодорожнику» награждено 583 человека, именными часами от Министра Путей сообщения – 1500 человек, памятными подарками – 1,5 тысячи, знаком «Победитель социалистического соревнования» и знаком «Ударник пятилетки» с памятными подарками – 28,3 тысячи человек.

Поощрение сыпались как из рога изобилия. Ежегодно на эти цели расходовались миллионы рублей. Я девяносто процентов рабо-

чего времени занимался приказами о поощрении. Оформление их, рассылка выписок, согласование с соответствующими службами требовало затрат времени, напряжения и настойчивости.

Ежегодно издавалось 300-350 приказов и необходимо их довести до логического конца. Премия тогда имеет стимулирующее значение, когда она вручается своевременно, но зачастую она выплачивалась с большим опозданием, только после получения перевода с финансовой службы, обычно вместе с зарплатой. Чтобы ускорить выплату заслуженной премии, я обращался к начальникам отделений, которые всегда откликались на мою просьбу и премии выплачивали из своего фонда оперативно. Я всегда ощущал помощь и поддержку начальников отделений и по другим вопросам и благодарен им за это. Особенно хочется отметить начальника Белгородского отделения И. П. Христова, Харьковского – В. И. Зыбина, Полтавского – В. И. Супруненко, Купянского – В. Ф. Бавыку.

Но менялись начальники. У них сформировались другие взгляды на все происходящее. К руководству пришли молодые, малоопытные люди, но с гонором и большим мнением о своей личности. Это люди, которые делали себе карьеру чужими руками.

Они не только не оказывали помощи, но даже наоборот, стремились всякими путями протащить «своих» людей к высоким наградам. Но это не всегда им удавалось и за что они впоследствии заплатились. На попытки разъяснить им значение рекомендаций правительства по наградам примерно отвечали так.

– Яйца курицу не учат.

М. Каминский писал: «Подчиненные – это не безгласные исполнители воли начальника, а равноправные товарищи и убежденные соратники. Руководитель должен советоваться с людьми и руководствоваться здравым смыслом и работать по принципу: полезно людям – полезно и обществу, а где наносится вред отдельным людям, там дело оборачивается ущербом для всех.»²

23. ПОИСК ОДНОПОЛЧАН

Желание разыскать участников героической битвы бронепоездов с фашистскими танками и самолетами, принимавших участие в Курской битве, и оставивших неизгладимый след в моем сердце, а на лице следы осколков вражеской бомбы, возникло у меня давно.

² М. Каминский «Своими руками». Изд. Молодая гвардия. М., 1977.

Но все попытки не увенчались успехом. Написал в редакцию газеты «Гудок» с просьбой опубликовать несколько строк о бронепоезде, надеясь, что кто-то оставшийся в живых, откликнется. Пришел ответ, который очень разочаровал.

«Мы не можем опубликовать письмо с просьбой откликнуться к бывшим членам экипажа бронепоезда «Московский метрополитен», так как таких просьб очень и очень много.»

Второе письмо направил начальнику Московского метрополитена, которое было выставлено в музее метрополитена.

Находящаяся там в качестве посетителя врач Г. Е. Калиновская, обратила на него внимание. Она знала, что бывший директор школы г. Ефремова В. К. Паничкин служил на бронепоезде «Московский метрополитен» комиссаром.

О моем письме она сообщила Паничкину в Минск. Так началась наша с Владимиром Кузьмичем переписка и совместные действия по розыску участников. В результате длительной интенсивной переписке удалось установить адреса и регулярную связь с командирами бронеплощадок Б. Л. Перлиным, Ф. В. Баглаевым, П. П. Погосьяном, адъютантом нач. штаба дивизиона М. И. Ткаченко, ст. паровозным техником В. Л. Грибовым, с семьями погибших и умерших после войны командирами бронеплощадок Д. Ф. Кириллова, Я. В. Курочкина, а всего более 30 участников, в т. ч. разысканы работники Южной магистрали: ст. военфельдшер В. С. Проняев, зенитчик С. Н. Барчан, артиллерист Е. Д. Завода, пулеметчик Г. Д. Руденко.

Необходимо было разыскать старшину бронепоезда, который в период войны фотографировал бойцов и мы считали, что у него могли сохраниться фотографии и негативы.

Начался поиск с нуля. Кроме фамилии Ходоровский, других данных мы не имели. Кто-то вспомнил, что он призывался в Киеве. Но в Киеве оказалось около 300 Ходоровских. Поиском занялся сын Паничкина – Юрий. Он доктор медицинских наук, работает в институте сердечно-сосудистой хирургии. К поиску подключились его товарищи по работе и сам Н. М. Амосов. После долгих поисков, наконец, получаю телеграмму, что Дмитрий Моисеевич Ходоровский живет в Киеве по улице Комарова и мы с внуком Алешей выехали в Киев.

Фотографий у него не оказалось, но он работал заведующим цветной фотографией и пообещал имеющие у нас фотографии подготовить к печати. Он выполнил свое обещание и все фотографии, впоследствии помещенные в книгах «На рельсах огненной дуги» и «Магистраль в огне» – его работа.

Воспоминание участников, фотографии военного времени давали нам право открыть мемориальную доску на ст. Сажное, где героически погиб бронепоезд. Но Белгородский обком согласия не дал. Секретарь обкома Бондаренко потребовал архивную справку о действии бронепоезда. Ее у нас не было. На запрос в архив г. Подольска получен ответ, что допуск в архив разрешается только при наличии направления военкомата. Но там тоже требовали ходатайство руководства дороги, которое мне не дали, мотивируя, что некому подменить на период моего отсутствия. Тогда, собрав многочисленные публикации в газетах и объемистую папку писем участников, я поехал к первому секретарю обкома Н. П. Трунову. Он принял меня без проволочек и был удивлен, что нам отказали в нашей просьбе. Вызвал зав. отделом Г. Н. Леденева и сказал примерно следующее:

– На Белгородской земле, если остался телеграфный столб после таких сражений, ему можно ставить мемориальную доску и никаких справок для этого не нужно, – и, обращаясь к Бондаренко, сказал, чтобы нам оказали помощь и поддержку в этом деле.

В изготовлении доски деятельное участие принял начальник Белгородского отделения дороги Иван Петрович Христовой. Заказ разместили на заводе «Энергомаш» и все расходы отделение приняло на себя. Активную помощь ему оказывал секретарь парторганизации Владимир Матвеевич Соклаков. Он был своеобразным «толкачем». Ведь заказ был неплановый и они не спешили его выполнять, а сроки поджимали. Приближалась 40 годовщина Курской битвы, намечались большие торжества и естественно хотелось к этой дате установить доску. От мраморной доски мы отказались и решили отлить из нержавеющей стали. Я контролировал изготовление досок и познакомился с рабочими и мастером литейного цеха. Они пообещали заказ выполнить досрочно к 7 июля 1983 г., т.е. к дате гибели бронепоезда.

Разослали приглашения, заказали автобусы, места в гостинице, оповестили администрацию Яковлевского и Прохоровского районов, поставили в известность руководство дороги.

Дело в том, что заказано было две доски: на ст. Сажное и Беленихино, где сражался и погиб бронепоезд № 737 этого же дивизиона. Осталось два дня до торжеств. Вдруг узнаю, что доска для ст. Беленихино не получилась, при отливки получился брак. Оказалось, что буквы, вырезанные из дерева, обработаны некачественно. Специалист-плотник заболел и повторить изготовление букв некому. Я предложил свои услуги. Почти сутки с помощью начальника цеха вырезал и обтачивал буквы. При мне залили форму.

Мы с трепетным волнением ждали, когда остынет литье. На утро сняли форму и, освободив от формовочного песка, убедились, что отливка получилась, но требовалось очистить от заусениц. До открытия оставалось менее суток, а их еще необходимо отвезти на станции и установить.

Иван Петрович заверил, что все будет сделано в срок и разрешил мне поехать домой.

Начальник дороги А. И. Шутов отказался поехать и возглавить открытие досок, мотивируя неотложными делами и поручил этим заняться первому заместителю Александру Александровичу Пучко. Последний согласился и попросил тезисы для выступления. Я заранее заготовил выступления не только нач. дороги, но и руководству Яковлевского и Прохоровского районов.

7 июля 1983 года, ровно через 40 лет после гибели бронепозда на станции Сажное при многочисленном стечении населения поселка и близлежащих сел, г.г. Белгорода, Харькова А. А. Пучко открыл мемориальную доску и все присутствующие читают текст:

«Бронепоезд „Московский метрополитен“ 5-7 июля 1943 г. в районе станции Сажное вел тяжелые бои с танками и самолетами немецко-фашистских захватчиков.

Только за три дня боев личный состав бронепоезда метким артиллерийским огнем сбил 4 самолета, подбил 6 тяжелых танков и самоходных установок и уничтожил большое количество живой силы и техники противника.

Действие бронепоезда обеспечивали железнодорожники Южной железной дороги.

Вечная слава героям Курской битвы.»

Областное радио и телевидение широко отмечали это событие. Газета «Ленинское племя» писала:

«Сегодня их всего шестеро. Шестеро из немногих оставшихся в живых с бронепоезда „Московский метрополитен“.

Н. В. Рыльцов – седьмой. Он шестнадцатилетним мальчишкой был железнодорожным рабочим здесь, на станции Сажное, где стоял бронепоезд. Это он собрал их сюда, спустя сорок лет. Это он долгие годы собирал материалы о погибшем бронепоезде, искал и находил людей, служивших в его экипаже. И вот встреча через сорок лет. День в день.»

Через пару часов после открытия доски на станции Сажное мы были в Беленихино, где дислоцировался бронепоезд № 737-тяжелый. Он был построен на базе 4-осных вагонов и вооружен пушками калибра 107 мм. Недалеко от станции в посадках находил-

ся штаб и база дивизиона. Начальником штаба дивизиона был капитан Павел Андрианович Безуглый. Он еще в первые месяцы войны возглавлял штаб бронепоездов Юго-Западного фронта в г. Харькове. Отсюда отправился бронепоезд № 1 защищать подступы к городу от немецких полчищ.

Его построили рабочие Харьковских паровозоремонтного и вагоноремонтного заводов. С ним мы установили контакт накануне описываемых событий. Несмотря на то, что живем в одном городе, разыскать его удалось с не меньшими трудностями.

Помог телефонный справочник. Обзвонил более тридцати Безуглых, но все они были непричастны. И вдруг одна девочка помогла мне. Она сказала, что дедушкин брат воевал на бронепоездах и дала мне номер телефона, которого в справочнике не было. К этому времени он был уже кандидат физико-математических наук. Обладая хорошей памятью, он помог восстановить многие моменты из боевых действий дивизиона, фамилии членов экипажей бронепоездов.

На станции Беленихино собралось еще больше людей с пристанционного поселка и прилегающих сел. После короткого митинга А. А. Пучко открывает покрывало и присутствующие внимательно читают текст:

«В июне 1943 года на станции Беленихино дислоцировался 60-й отдельный дивизион бронепоездов.

Личный состав бронепоезда № 737 вел тяжелые бои с танками и самолетами противника и внес свой вклад в разгром фашистских захватчиков в этой битве.

Железнодорожники Южной железной дороги обеспечивали действие бронепоезда.

Вечная слава героям Курской битвы.»

После митинга никто не расходился. Участникам задавали вопросы, старожилы вспоминали те дни напряженных боев, когда фашистская армада танков рвалась к Прохоровке. Танки шли сплошной колонной вдоль железной дороги и там, где они прошли огороды и посевы превращены в пустыню. Одна пожилая женщина сказала.

– Слава богу, что их всех побили у Прохоровки, иначе беды больше было бы.

Среди присутствующих нашлись ветераны, принимавшие участие в строительстве Осколянки. Завязалась непринужденная беседа, фотографирование на память.

С Беленихино мы возвратились на мемориал советским воинам – героям битвы под Прохоровкой у поселка Строитель.

Напряжение спало. В поминальном зале ресторана был устроен обед. Не обошлось без фронтных 100 граммов. А. А. Пучко высказал мысль, что, общаясь с ветеранами, он мог воочию убедиться, что железнодорожники вписали яркую страницу в победу советских войск на Курской дуги и что это должно стать достоянием широкой общественности. Он порекомендовал рассказы участников обобщить и издать отдельной брошюрой.

В гостинице г. Белгород, где мы ночевали, участники продолжали обсуждать этот вопрос и просили меня возглавить эту работу. Часть их рассказов я сразу же записал в блокнот, остальных просил прислать мне свои воспоминания. Началась кропотливая работа по сбору материалов. Запрашивались архивы, разыскивались документы, фотографии и причастные к этим событиям люди.

24. ПОДДЕРЖКА МИНИСТРА

Министерство путей сообщения приняло решение издать книгу «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Создан редакционный совет под председательством Министра путей сообщения Н. С. Конарева. Затребованы с дорог материалы. Я послал часть материалов о бронепоездах, о железнодорожниках, принимавших участие в Курской битве в МПС.

Вдруг неожиданно приходит на мое имя следующая телеграмма:

«Уважаемый Николай Васильевич! Сердечно признателен Вам за ценные сведения о подвигах железнодорожников и боевых делах легендарных бронепоездов в Курской битве.

Материалы переданы редакционному совету, работающему над подготовкой книги „Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.“.

Большое Вам спасибо за патриотическую работу по воссозданию страниц славной истории мужества и героизма железнодорожников Южной магистрали в годы войны.

Министр путей сообщения Конарев.»

Прежде чем вручить мне эту телеграмму, она побывала в руках моих начальников и очевидно они поняли, что это не личное дело, их эта телеграмма к чему-то обязывает.

Телеграмма меня взволновала и придала импульс для дальнейшей творческой работы. Кроме воспоминаний бронепоездников решил в сборник включить и другие материалы, освещающие труд железнодорожников в военное время, как в обороне Харькова в 1941

году в начале войны, так и в последующие годы, воспоминания участников о строительстве дороги Сараевка-Старый Оскол, о работе паровозной колонны особого назначения № 10 и другие материалы.

Неожиданно меня предупредили, что в Харьков приезжает министр путей сообщения Н. С. Конарев и он желает со мной встретиться и выслушать мои сообщения о проделанной работе. Я терялся в догадках как построить свой рассказ. За 10-20 минут всего не расскажешь, а пустопорожней трескотни он слушать не будет. Рукопись почти готова, но ее необходимо отпечатать на машинке и отредактировать, уточнить некоторые моменты.

Я решил показать ему альбом, изготовленный мной для Белгородского железнодорожного музея. После проведенного совещания с командным составом управления дороги, на котором он резко поставил вопрос об улучшении работы дороги, он уделил мне внимание, предупредив, что у него имеется не более 20 минут.

С волнением я начал рассказывать об истории создания бронепоезда «Московский метрополитен», о его героических делах на Курской дуге, о железнодорожниках Южной, принимавших участие в Курской битве. Николай Семенович с интересом слушал и не перебивал меня. Он поблагодарил меня за большую поисковую работу и пожелал написать предисловие к сборнику, который мы называли «На рельсах огненной дуги».

В беседе приняли участие начальник дороги А. А. Пучко, заведующий отделом транспорта и связи обкома компартии Украины Ф. Г. Ткачев, первый заместитель исполкома областного совета народных депутатов Ю. И. Куцаев.

В заключении, обращаясь к начальнику дороги, сказал:

– Вы помогите издать книгу.

А. А. Пучко заверил, что помощь будет оказана. Но на этом все и ограничилось. Помощь мне оказала Нина Афанасьевна Боровик, работавшая старшим инспектором отдела кадров. Она в свободное от работы время отпечатала 230 страниц машинописного текста, выявила грамматические ошибки, откорректировала стилистику.

Слово свое министр сдержал. Через две недели предисловие к книге я держал в руках.

С замиранием сердца понес рукопись в областное издательство «Прапор». Директор А. М. Кумака заинтересовался моим рассказом о бронепоездах и о мужестве железнодорожников в период войны. Пригласил в кабинет всех редакторов и я вынужден был повторить свой рассказ.

Он сказал, что эта тема почти не освещалась в послевоенный период и что он принимает рукопись и она будет включена в план 1986 года.

Потянулись мучительные дни ожидания. Получена положительная рецензия из Киева. Академик академии наук УССР Герой Советского Союза В. И. Клоков дал положительную оценку и посоветовал, что издательство мало уделяет внимания описанию мужества железнодорожников, которые не в меньшей мере подвергались бомбежкам вражеской авиации. Из Москвы доцент Исаев прислал положительный отзыв.

* * *

Время шло, но рукопись лежала в издательстве без движения.

Однажды Илья Иванович Явтушенко, работавший в отделе кадров инженером, предложил мне поехать в Москву и поздравить Николая Семеновича с юбилеем. Ему исполнялось 60 лет 19 января 1987 года. Я имел билет ф. 3-к с отметкой до Москвы, но поехать в рабочее время без ведома начальства не решался. Поэтому выезд назначили на пятницу, чтобы к понедельнику возвратиться на работу.

Приготовив приветственный адрес и фотографию на память, я поехал в Москву. В МПС был выходной, но меня пропустили. Этому помогло удостоверение почетного железнодорожника. Охранник сказал, что министр Н. С. Конарев велел пропускать почетных железнодорожников в любое время.

Секретарь пропустить в кабинет отказалась категорически, но я настаивал. Она позвала помощника министра. Он тоже уговаривал меня передать ему адрес, и что Николай Семенович очень и очень занят.

– Путь решает министр, а не вы, у меня личное поручение и прошу доложить ему.

Помощник и секретарь пошли в кабинет, а я остался в приемной. Через минуту дверь отворилась и секретарь сказала:

– Заходите, Николай Семенович ждет Вас.

Николай Семенович вышел из-за стола и пошел мне навстречу. Мы обменялись крепким рукопожатием. Он усадил меня в кресло и просил рассказать о делах. Я успел поздравить его с юбилеем и передал наш адрес. Но тут зазвонил телефон. Звонил секретарь ЦК КПСС Е. К. Лигачев. Речь шла о снабжении электростанций страны топливом. Николай Семенович по памяти перечислял электростанции и называл количество топлива, находящегося у них. Разговор затягивался. Он вызвал секретаря и сказал:

– Я поставил кипятить чайник, посмотрите и угостите Николая Васильевича чаем, ведь он прямо с поезда пришел к нам и очевидно голоден.

Секретарю помогал и его помощник. На столе появились чашки, печенье, конфеты. Я пытался отказаться и сказал, что пил чай в поезде. Продолжая разговор с Лигачевым, Николай Семенович, прикрыв трубку ладонью, сказал:

– Такого чая ты не пил, это чай № 3.

Наконец телефонный разговор окончен и мы получили возможность поговорить. Министр поинтересовался изданием книги.

– Лежит без движения в издательстве, – ответил я.

Он попросил помощника вызвать Харьков и соединить с директором издательства А. М. Кумакой. Его на месте не оказалось – был выходной день.

Николай Семенович дал указание помощнику подготовить телеграмму в издательство «Прапор», а мне сказал, что он еще использует другие каналы. Снова раздался телефонный звонок правительственной связи и Николай Семенович начал разговор. Мы с помощником вышли и подготовили телеграмму на имя А. М. Кумаки и вновь зашли в кабинет. Министр подписал ее и заверил, что примет дополнительные меры для ускорения издания книги. Распрощавшись, я покинул здание Министерства.

Вскоре меня пригласили в издательство и сообщили, что получено добро на издание книги. Вместе с редакторами А. Н. Гопаченко и В. Н. Копорулиной упорно шлифовали стилистику, уточняли некоторые моменты, даты, фамилии, наименования населенных пунктов. Учли замечания рецензистов. Работы было много. Однако, когда получил сигнальный экземпляр с фабрики им. Фрунзе, где печаталась книга, радости не скрывал. Правок почти не было. Через несколько дней книга вышла в свет. Небольшая задержка произошла по моей вине. Я настаивал, чтобы обложка была качественной с лидериновой обкладкой и обязательно красного цвета. Но в тот период с лидерином на фабрике был перебой, поэтому пришлось подождать пару недель. Начальник дороги А. А. Пучко дал согласие на закупку всего тиража, чтобы распространить книгу по всем предприятиям дороги. Для этой цели предварительно было направлено гарантийное письмо в адрес экспедиции, распределяющей тираж. Однако в облкниготорге свои законы. В первую очередь они отправили книги по областям, откуда поступили заявки еще два года назад. Остальные распределили по торговым точкам. Мне пришлось объезжать

книжные магазины и скупать оставшиеся книги. Удалось приобрести лишь 180 экземпляров, которые вручил всем участникам и семьям погибших.

25. ОТЗЫВЫ ЧИТАТЕЛЕЙ

В мой адрес со всех концов страны поступали письма с отзывами о книге. Некоторые фрагменты из них считаю необходимым привести дословно.

Доктор исторических наук, профессор института истории академии наук УССР, Герой Советского Союза **Всеволод Иванович Клоков** писал:

«В лице железнодорожников наиболее тесно совмещался, вернее сливался трудовой и боевой подвиг советских людей, проявилось неразрывное единство фронта и тыла.

Они были и тружениками и солдатами. Их самоотверженность заслуживает гораздо больше внимания наших издательств. Они не могли так, как моторизованная или пехотная часть, маневрировать, уходить от удара противника. Они были привязаны к узкой, размеченной врагом линии стальных магистралей, станций, мостов. И не имели ни права, ни возможности оставить их. Это были герои, подвиг которых достоин гораздо большего освещения.»

Капитан первого ранга **Ю. П. Выгорский** из Мурманска:

«Очень рад за ценную книгу. Это настоящая память об отце. Я буду ее хранить до конца своей жизни и передам по наследству своим детям, чтобы они всегда помнили о подвигах своего деда и всех остальных, кто защитил Отчизну от коричневой чумы.»

Бывший командир бронепоезда № 737 **Валентин Петрович Павелко** из Риги:

«События, описанные в книге, правдивы. Так все и было. Они являются частичкой истории наших Вооруженных сил и нашего народа.»

Полковник в отставке, заслуженный работник культуры РСФСР, бывший командир взвода реактивных установок бронепоезда «Илья Муромец» **Геннадий Емельянович Шагун** из Москвы:

«Пройдя на своем „Илье Муромце“ всю войну, я стал не только коренным бронепоездником, но и железнодорожником, с которыми хлебнул лиха на военных перегонах, станциях и полустанках. Читая книгу, невольно задумываешься о глубине органической связи, существовавшей в годы войны между экипажами бронированных кре-

постей на колесах и железнодорожниками прифронтовых дорог — мастерами и поводырями этих колес.

„Слово к читателю“ министра Н. С. Конарева, само присутствие этого „слова“ в сборнике радует и греет надежной, что железнодорожники и впредь будут числить боевые традиции бронепоездов в числе своих славных традиций.»

Член Союза журналистов СССР, бывший редактор окружной газеты Белорусского военного округа «Во славу Родины» из Минска **Петр Васильевич Акулов:**

«Воспоминания железнодорожников раскрывают то, что не отражено ни в каких архивных документах и материалах. Они помогают восполнить „белые пятна“ в наших исследованиях.»

Гвардии полковник в отставке, председатель Совета ветеранов войны артдивизии **Трофимович Георгий Леонтьевич** из Ленинграда:

«Мне нравится простота и правдивость изложения материала без всяких выкрутасов. Читаешь и живешь той порой военного времени, тяжелого и героического, решавшего судьбу нашей Родины и народа.

Сейчас много людей, пишущих о войне, о подвигах, не видевших войны, не представляющих ее запахов и тем дороже выход такой книги, написанной участниками боев. Спасибо вам, всем участникам и авторам этой книги.»

Полковник, кандидат военных наук, преподаватель военного искусства Академии бронетанковых войск им. Р. Я. Малиновского **Волков Георгий Титович:**

«Добрая, интересная и весьма полезная книга. Это крупица бесценного боевого опыта и жемчужины воспоминаний живых участников героических подвигов наших бронепоездов в Курской битве.»

Читательница **Раиса Васильевна Степанова** из Свердловска:

«Книга притягивает к себе уже с первой страницы тем, что предисловие к ней написал Н. С. Конарев. Немногие составители и авторы могут сказать, что предисловие им написал сам министр. Министр СССР. А Николай Семенович не только рекомендует эту книгу широкому кругу читателей, но и с большой теплотой говорит о верности долгу и о скромности каждого из авторов.»

Партизан Великой Отечественной войны **Григорий Степанович Орешко** из Люботина:

«Книга не только очень хорошо названа, но и очень хорошо издана: и формат, и бумага, и шрифт, и жесткий лидериновый переплет — все отлично.

Ничего не скажешь другого, кроме того, что это настоящая подарочная книжечка, страницы которой не рассыпятся, после того, как ее прочтут один-два человека. Книга заслуживает достойной похвалы.»

Почетный железнодорожник Александр Владимирович Жигалов из Москвы:

«Железнодорожники, рискуя жизнью, доставляли фронту боевую технику, боеприпасы, продовольствие, строили бронепоезда и воевали на них. За годы войны тысячи железнодорожников сложили свои головы в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками и являются памятью их героического труда и их воинской доблести.»

Подобных отзывов было много. Кроме того, в управлении дороги прошла читательская конференция. Выступающие дали высокую оценку содержанию и художественному оформлению книги.

Этому предшествовали коллективные чтения по службам и отделам управления дороги, написаны коллективные отзывы о книге.

Организатором проведения конференции был секретарь партийного комитета управления дороги Виктор Николаевич Остапчук, который в последствии (2000 г.) был назначен начальником дороги.

На это мероприятие приглашены были участники событий. Из Брянска – Б. Л. Перлин, В. А. Грибов; из Купянска – В. И. Порубай; из Волчанка – М. А. Цветков; из Люботина – Г. А. Руденко; из Ржавы – Р. М. Молчановская; из Долбино – Н. М. Кизилев; харьковчане – И. Т. Артеменко, Д. С. Проняев; руководители служб и отделов, работники предприятий узла.

В конференции принял участие первый заместитель начальника дороги В. Н. Кустовский.

26. ВСТРЕЧА ЧЕРЕЗ 40 ЛЕТ

Но вернемся к ветеранам. Их розыск продолжался. В эту орбиту подключились многие. Письма в мой адрес приходили пачками. Присылали их не только ветераны нашего дивизиона, но и других бронепоездов. Например, разыскивался Николай Иванович Жданов, наводчик орудия с бронепоезда «Московский метрополитен», но очевидно в адресном бюро г. Куйбышева перепутали и мне письма приходили от Николая Николаевича Жданова, служившего артиллеристом на другом бронепоезде в районе Ростова. Завязалась переписка и с Николаем Павловичем Ждановым, он был сапером, принимал участие в освобождении Харькова и в частности тракторного

завода, был ранен. Все они проживали в Куйбышевской области, но в разных районах.

Постепенно один за другим уходили из жизни ветераны и мы решили собрать оставшихся в живых на Белгородской земле и это нам удалось. Приехало более 30 человек, некоторые с семьями, внуками. После почти 50-летней разлуки ветераны узнавали друг друга. Слезы радости на глазах никто не скрывал.

Побывали на месте боев и гибели бронепоездов в Сажном и Беленихино. Вспоминали детали боев, которых хватило бы на целую книгу. Вечером в гостинице, где мы проживали, устроили собрание, на котором командир бронеплощадки, комсорг дивизиона Борис Львович Перлин предложил избрать меня заместителем председателя Совета ветеранов дивизиона. Проголосовали единогласно. Пели песни военных лет. Вспоминали заводилу и организатора художественной самодеятельности Петра Николаевича Выгорского, который написал песню о бронепоезде, но к сожалению ее никто не помнил.

Вот тогда и родилась мысль написать песню о нашем бронепоезде «Московский метрополитен». Лирикой я никогда не занимался, но желание было и промучившись не один день над текстом, все же сочинил ее. Когда я показал специалисту этого жанра, он посоветовал мне больше не заниматься лирикой.

Но песня осталась, она была опубликована в газете «Победа» Яковлевского района, а руководитель художественной самодеятельности академии им. Говорова, полковник (фамилию не помню) забрал текст и сказал, что он напишет музыку на эти слова. В дальнейшем лирикой я не занимался.

Наш бронепоезд.

Застыл оркестр из трубачей,
Вдали уж виден поезд,
К нам, как подарок москвичей,
Подходит бронепоезд.

Броней обшитые борта
И башни мощных пушек.
Он словно крейсер из порта
Плывет под стук теплушек.

Детище домен и мартен,
Советского Урала,
Его Москва «Метрополитен»
Торжественно назвала.

Фашистов здесь остановить
Наш долг на поле русском,
И всех захватчиков разбить
В больших боях под Курском.

И вот сражение началось,
Горит земля и стонет,
И вскоре каждому пришлось
Сказать, чего он стоит.

Броня фашистская крепка,
Но наш характер тоже,
Заходит в небе их звезда,
Ничто им не поможет.

И дым поднялся до небес
От «тигров» и «пантер»,
А бронепоездов дела
Мы помним и теперь.

27. ИСТОРИЧЕСКИЕ КИНОКАДРЫ

На присланной мне ветеранами фотографии митинга, посвященного передаче бронепоезда «Московский метрополитен» действующей армии, запечатлен военный корреспондент с кинокамерой.

Это натолкнуло на мысль, что очевидно где-то есть и кинопленка. Фрагменты этого события показывались по центральному телевидению к 40-летию Курской битвы.

Переписка, а затем поездка в государственный архив кинофото-документов в город Загорск, увенчалась успехом.

Фильм о бронепоезде сохранился и чтобы получить его копию необходимо сделать заказ и гарантировать оплату.

Помог начальник дороги А. А. Пучко, а через некоторое время получено извещение, что фотокопия готова.

Вместе с бывшим помощником начальника штаба дивизиона М. И. Ткаченко, проживающим в Москве, отправились в архив. Нам отвели монтажный столик в просмотровом зале и вручили две бобины фотопленки, каждая по 100 метров позитивного и негативного изображения. С большим вниманием смотрели отснятые кадры фронтовой хроники.

На площадке электромеханического завода метрополитена, расположенного рядом с Ленинградским вокзалом столицы, находились сотни работников метрополитена, свободных от работы, и жители столицы. На митинге присутствовали секретарь московского горкома партии Попов, начальник метрополитена И. С. Новиков, секретарь парткома Царегородцев, начальник отдела бронепоездов Главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-майор П. Г. Чернов.

Вдруг из-за поворота на приличной скорости показался бронепоезд и, подъехав к месту стоянки, резко затормозил. Команда заняла свои боевые места. Опробованы механизмы пушек и пулеметов, продемонстрированы приемы отражения воздушных налетов авиации врага.

Еще не досмотрели до конца фильм, как нас позвали к столику, где шел просмотр какого-то фильма. Я не хотел прерывать просмотр волнующих кадров, за которыми стремился долгое время, но один из сотрудников сказал, что просматриваются уникальные кадры о покушении на В. И. Ленина и что они до настоящего времени находились под запретом.

– Но недавно, к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, их показывали по центральному телевидению.

– Нет, – ответили мне, – показывали лишь некоторые фрагменты, а теперь мы имеем возможность увидеть все.

Остановив мотор, я подошел к сотрудникам, стоявшим у столику, где просматривались исторические кадры.

На экране документально запечатлен момент выстрела в Ленина, его падение рядом с автомобилем, с болезненным, искаженным муками лицом. Он несколько раз порывался подняться с земли, но только мог облокотиться на локоть левой руки. Отснят момент погони и задержания, покушавшейся на жизнь вождя Ф. Каплан.

После я сожалел, что не смог просмотреть всех кадров отснятой ленты, но и увиденного было достаточно, чтобы сделать вывод. Почему нам никогда не показывали эти кадры? С таким вопросом я обратился к сотруднику архива.

– Что нам заказывают, то мы и делаем, а сейчас пришел заказ смонтировать пленку полностью.

Мне неоднократно приходилось бывать в местах, связанных с жизнью и деятельностью В. И. Ленина. Был в квартире-кабинете в Кремле – трижды, в Горках Ленинских – дважды, посещал мавзолей и траурный поезд у Савеловского вокзала.

В павильоне Савеловского вокзала выставлена газета «Известия» за 4 сентября 1918 года, где опубликовано краткое сообщение:

«Вчера по постановлению ВЧК расстреляна стрелявшая в товарища Ленина правая эсерка Фанни Ройд (она же Каплан).»

При посещении ленинских мест экскурсоводам задают вопрос. Как поступили с Каплан? Ответ один, она осталась жива и живет где-то в Сибири, что якобы Владимир Ильич велел сохранить ей жизнь.

В очередное посещение кремлевского кабинета я вновь задал вопрос о судьбе Каплан и получил стереотипный ответ.

Кто же прав? Своими сомнениями я поделился с полковником Иосифом Лукьяновичем Полуэктовым. Он служил в Министерстве вооруженных сил в железнодорожных войсках (муж моей двоюродной тети).

– Ты еще сомневаешься, – сказал он, – завтра я тебя познакомлю с человеком, который привел приговор в исполнение.

На следующий день мы пошли в сквер на Кропоткинской и дядя Иосиф познакомил меня с пожилым человеком крепкого телосложения, прогуливающегося с собачкой, и рассказал о моих сомнениях.

Он рассмеялся и сказал, что подобные вопросы ему задают часто. – Какая чушь, – сказал он, – я ее расстрелял во дворе арсенала и при этом присутствовали А. М. Горький и врач Кремлевской больницы.

А разве вы не читали мои воспоминания? – спросил он у меня и просил подождать несколько минут. Он удалился. Вскоре возвратился, держа в руках книгу «Комендант Кремля». Попросив ручку, он написал: «На память сомневающемуся Н. В. Рыльцову» и открыв нужную страницу сказал: – Читай.

«В 4 часа дня 3 сентября 1918 года возмездие свершилось. Приговор был исполнен. Исполнил его я, член партии большевиков, матрос Балтийского флота, комендант московского Кремля Павел Дмитриевич Мальков – собственноручно.

И если бы история повторилась, если бы вновь перед дулом моего пистолета оказалась тварь, поднявшая руку на Ильича, моя рука не дрогнула бы, спуская курок, как не дрогнула она тогда.»

Как будто все прояснилось. Больше я вопросов экскурсоводам не задавал. Сожалею, что подаренная П. Д. Мальковым книга не сохранилась. После встречи с комендантом Кремля прошло более тридцати лет. Опубликована книга А. Рыбина «Рядом со Сталиным», где в частности он пишет:

«Эсерка Каплан находилась в пожизненном заключении. В порядке исключения она имела на Соловках даже свой огородик. Когда стало известно, что она умерла, Власик доложил об этом Сталину. Тот безразлично буркнул:

– Всему свое время».

Где же правда? Мне трудно об этом судить. Знаю, что замалчивание правды приводит к различным толкованиям, а иногда и к противоположным эффектам.

Досмотрев ленту о бронепоезде, мы направились в бухгалтерию оформить получение заказа. Деньги в сумме 814 рублей перечислены ранее. Затем зашел к директору архива Л. И. Запрягаевой. На стене висела фотография храма. Своей архитектурой он привлек мое внимание и я заинтересовался.

Оказалось, что это храм построенный на месте крушения царского поезда, в котором ехал Александр III с семьей у станции Борки. Я много слышал об этом крушении от своего отца и от других, но полной картины этого крушения никто не знал. Говорили, что это было покушение на царя, но почему же не было репрессий?

Директор музея сказала, что в архиве сохраняются и другие фотографии и они могут выполнить копии, но необходимо сделать заказ. Вскоре я стал обладателем уникальных фотографий, но они были мертвы и мало о чем могли рассказать без знания фактов.

Желание узнать все подробности этого крушения было велико, но прошло более 100 лет. Живых свидетелей нет. Необходимо искать сведения по крупицам, в архивах. Помогли сотрудники научной библиотеки. Они разыскали сохранившиеся публикации в газете «Губернские ведомости» и другие документы, находящиеся в частных коллекциях. Выезд и ознакомление с экспонатами музея, расположенного в местной школе поселка Первомайского и встреча с исследователем этой истории Александром Михайловичем Комовым и зав. музеем Зинаидой Митрофановной Мотроновской позволили собрать обширный материал не только о крушении поезда, но и восстановлена история создания и строительства храма и других сооружений на его территории. Это стало достоянием всех железнодорожников нашей магистрали с опубликованных материалов в дорожной газете.

28. НЕ ПРИЗНАННЫЙ ГЕРОЙ

Однажды с Москвы мне позвонил Николай Иванович Осипов, бывший спецкор газеты «Известия» – писатель. Представившись, он расспросил меня, где я был в период войны и слышал ли о том, как машинист в 1943 году спас военнопленных Красной Армии от фашистской расправы. Он сказал, что хочет написать книгу, однако поехать для сбора материала сейчас не может. По совету министра Н. С. Конарева обращается ко мне с просьбой навести по этому вопросу справки, выяснить наличие свидетелей, записать их адреса. Если материал будет собран, он обещал книгу издать в соавторстве со мной. Что мне удалось выяснить? Павел Ефимович Глущенко, о котором пойдет речь, к этому времени умер, умерла его жена и сын, дочь выехала из Белополья и следы ее затерялись. Но старожили хорошо помнили этот случай. Бывшие машинисты депо Белополье Александр Петрович Воропай и Анатолий Филиппович Алдохин подтвердили факт спасения военнопленных и, узнав об этом, Маршал Советского Союза И. С. Конев, командовавший Степным фронтом, дал команду о награждении, но получилось наоборот.

По законам того времени, все кто оставался на оккупированной врагом территории, а тем более работал, считались пособниками врага. Вместо награды Глущенко был отправлен на Северо-Печерскую железную дорогу возить Воркутинский уголь.

С. А. Ковпак, будучи Председателем Верховного Совета Украины, узнав об этом, также давал задание о награждении героя. Но в этажах инстанций, видимо, опять возник образ врага и дело было закрыто. Возможностей у меня на дальнейшее исследование не было, тем более, что Н. И. Осипов обещал приехать и лично провести дальнейшее исследование. Но он почему-то на мои письма не ответил, что-то случилось непоправимое и я опубликовал рассказ о подвиге машиниста на страницах дорожной газеты «Южная магистраль» (22.08.91 г.), который привожу полностью.

«...К стоявшему у перрона станции Конотоп порожнему составу по пыльной дороге фашисты гнали советских военнопленных. Лай собак и крики конвойных разносились вокруг.

Пленных загоняли в вагоны, как скот. Сотня и дверь на замок. Очередная сотня. Вокруг слышалась немецкая брань. Советских военнопленных паковали для отправки на тяжелые работы в Германию.

Но события на фронтах изменили это намерение. Освобождение нашими войсками Орла и Белгорода привели к бегству гитлеровских войск на запад. Тут уж, как говорится, не до пленных, самим бы

унести ноги. Но и оставлять в живых военнопленных не в манере фашистов. Фашистское командование решило убить двух зайцев – уничтожить пленных и сделать огласку, что это дело рук советских партизан.

Для этой цели они заминировали железную дорогу в районе станции Скороходова, что на участке Люботин-Полтава.

Состав замер в ожидании команды. На тормозных площадках немецкая охрана, в кабине паровоза офицер и два автоматчика, внутри вагонов – 2,5 тысячи истощенных, обреченных на смерть советских людей. Машинист П. Глущенко нервно вытирал ветошью руки. Что-то предстояло необычное. Погрузили в тендер очень хороший уголь, чего раньше не бывало, поезд оцеплен усиленной охраной, да и предупреждение машинисту выполнять команды офицера безукоризненно, о чем-то говорило.

Павел Ефимович пробежал взглядом по кабине паровоза. Тревога все больше заполняла его душу. За время работы на оккупантов у него особо сложных ситуаций не случалось. Его «овечка» использовалась в основном на маневровых работах или совершала недалекие рейсы. Не думал никогда он, что станет служить врагам, получать за это у них крохи хлеба. Сколько ночей бессонных провел, соображая, как выйти из создавшегося положения. А было оно у него незавидное: как ни крути, а налицо работа на врага. Оттого и сторонились его сельчане, косыми взглядами провожали.

А получилось все до обидного глупо. Как и все машинисты депо Белополье П. Глущенко готовился к эвакуации. На изготовке сундучок с провизией и вещмешок со скудным скарбом. Но вот последний рейс... Когда он возвратился в депо, эшелон с эвакуированными был уже в пути на восток. А тут жена больная, на попутку не посадишь. Решил подождать случая, чтобы вместе с некоторыми оставшимися железнодорожниками отправиться в тыл. Но такой случай не подвернулся. А через несколько дней Белополье заняли немецкие войска.

Всех их, оставшихся железнодорожников, пригласили в депо. Приказ был краток: завтра приступить к работе. Сначала занимались уборкой и расчисткой территории, а спустя неделю Глущенко вызвали к коменданту.

Будешь водить паровоз, – сказал немец на ломаном русском языке.

Дали Павлу помощника машиниста – угрюмого и неразговорчивого парня лет двадцати двух. Назвался он Василием Дордой. Глущенко заметил, что помощник слабо ориентируется в механизмах паровоза, не

знает название деталей и совершенно не умеет ухаживать за топкой. «Подослан немцами», – решил машинист и к помощи Василия почти не прибегал. И лишь позже, когда они постепенно начали раскрываться друг перед другом, Павел Ефимович узнал и настоящую фамилию Василия, и историю его неудачной эвакуации. Суть коротко такова. Василий никогда не был помощником машиниста. До войны учился в железнодорожном институте, а потом ушел на фронт. Под Конотопом его контузило и он попал в плен. Местные жители, используя «липовые» документы, иногда выпрашивали раненых бойцов на содержание к себе домой. Попал к местной учительнице и Василий. Когда стал на ноги, решил бежать к фронту. Но фашисты раньше вспомнили о нем. Признав в нем железнодорожника, посадили на паровоз помощником машиниста. Вот так и попал он под опеку к Глущенко. И вот теперь, накануне тревожного рейса, они лихорадочно думали, как вести себя дальше. Глущенко, соприкасаясь с оккупантами, начал немного понимать немецкий язык. Вот и сейчас он уловил смысл разговора двух фашистов.

Поезд поведут на Люботин. «Но почему туда, это ближе к фронту». – размышлял машинист. Окончательная суть замысла стал ему известна, когда поезд мчался по степям Сумщины. Офицер инструктировал автоматчиков, что как только поезд прибудет в Люботин, охрана будет снята. Им же надо перебраться на тормозную площадку и уже на ходу спрыгнуть с поезда. Слово «минен» переводить не надо было. Павел Ефимович понял весь ужас задуманной фашистами акции.

В Сумах надо было заправиться водой. Глущенко спустился на землю и тут только услышал крики и стоны, доносившиеся из закрытых наглухо вагонов. Кто-то просил воды, кто-то хотел узнать, куда их везут. Попытка машиниста подойти ближе к вагонам едва не закончилась для него трагически – часовой без предупреждения открыл огонь.

После дозаправки поезд смерти (так в мыслях окрестил его Павел Ефимович) продолжил путь на восток. На станции Скряговка поезд остановился. Немцы забежали, засуетились. Из обрывков фраз Глущенко понял, что дальше ехать нельзя. Слова «русиш танки» говорили сами за себя. Значит впереди наши. От волнения Павел Ефимович едва не наделал глупостей – хотелось рвануть поезд с места и умчаться навстречу своим.

Взяв себя в руки, машинист начал думать, что предпринять. Рука потянулась к концевому крану. Перекрыв тормозную магистраль у первого вагона, он вместе с помощником начал отпускать тормоза

вручную за поводок запасного резервуара. Конвоиры глазели на работу локомотивной бригады, не подозревая, что поезд уже подготовлен к побегу и стоп-краном его уже не остановить.

Возвратился офицер, которого вызывали к телефону (это был полковник СС) и распорядился переместить паровоз в хвост состава. Ясно, фашисты изменили свой план и придумали что-то не менее ужасное.

Дежурный по станции (к сожалению фамилию установить не удалось) видел, как паровозная бригада отпустила тормоза вручную, но никак не реагировал. Провожая машиниста, он крикнул вдогонку: «В Смородино вам приготовлен маршрут на проход». Почему в Смородино, если мы должны возвращаться в Сумы? Дежурный разгадал замысел машиниста и будет способствовать движению состава к фронту, не привлекая на себя подозрений, подумал Глущенко и уверенно направился на паровоз мимо стоящих на перроне офицеров во главе с полковников, сопровождавшего поезд. Фраза, брошенная дежурным «в Смородино вам приготовлен маршрут на проход» не выходила из головы.

Следовательно, думал он, в Смородино дежурный тоже об этом знает. Не отцепляя паровоза, Глущенко привел в движение состав и он медленно тронулся с места. Конвойные и офицеры, стоящие на перроне сначала не обратили внимания, что поезд движется в первоначальном направлении, очевидно считая, что состав будет переставлен на другой путь. Но когда последний вагон проследовал станцию и поезд, набирая скорость, помчался к фронту, они открыли бешеную стрельбу. Конвойные, находившиеся на тормозных площадках, пытались остановить поезд с помощью стоп-крана. Не вышло, ведь машинист Глущенко для этого и оставил систему без воздуха, чтобы не сработал стоп-кран и они попрыгали на ходу с поезда.

Поезд на всех парах мчался в сторону фронта. Впереди уже слышалась артиллерийская канонада. Тревожило лишь одно: удастся ли проскочить станцию Смородино? Ведь немцы уже сообщили по линии связи о поезде-беглеце и им ничего не стоит загнать поезд в тупик.

Из-за сосен, подступивших к полотну железной дороги, показался входной семафор. Он был закрыт, однако скорости поезд не сбавлял. Остановиться – это значит быть расстрелянным в упор. И вдруг семафор открылся и тут же его крыло приняло горизонтальное положение. По всем законам машинист обязан остановить поезд. Но фраза: «...вам приготовлен маршрут...» не покидала его. Суть этих слов он понял, когда увидел указатель стрелочного перевода, сигнализирующий по

главному пути и Глущенко открыл регулятор котла на полную мощность. Вот и станция. Навстречу бегут фашисты, на ходу стреляя в паровоз. Требуют остановить поезд. По кабине ударили пули.

– Ложись! – приказал машинист своему помощнику, а сам перешел на левое крыло и укрылся за котлом.

Через несколько секунд поезд проскочил перрон. Выглянув в смотровое окно, Глущенко с ужасом увидел, как стрелочник выходного поста переводит стрелку, до которой осталось не более 100 метров. Машинист рванул рукоятку сигнала. Резкий гудок или вид приближающегося поезда спугнули стрелочника и он бросил переводной баланс, умчался прочь в прилегающий к полотну кустарник. И вновь повезло: расстроенная стрелка первой колесной парой паровоза приняла прежнее положение. Опасность схода поезда с рельсов миновала. Поезд уже был на перегоне.

Тут машинист обратил внимание на помощника Василия, который продолжал лежать на полу кабины.

– Вставай, почти приехали, – попытался пошутить он. Но ответа не последовало. Глущенко подошел к лежащему без движения помощнику и тронул его за плечо. Тот не среагировал. Тогда он перевернул его на спину. Из рта текла струйка крови. Пуля попала прямо в сердце. Подбросив угля в топку, Глущенко подсознательно начал подавать гудком паровоза сигнал общей тревоги.

По железнодорожным правилам по этому сигналу работники дороги должны оказать помощь поездной бригаде. Но где им взяться в это суровое время на перегоне? Павел Иванович понимал бесполезность этой затеи и все же продолжать сигналить. Ведь рядом уже был фронт, а нервы были на пределе.

Выглянув в смотровое окно, машинист вновь обомлел: вдали, прямо на путях, стоял танк с направленный на поезд пушкой. Что делать? Таранить? Тогда все вагоны с людьми уйдут под откос. Еще не приняв окончательного решения, Глущенко начал тормозить состав, применяя контрпар. Не дождавшись полной остановки, он выскочил из кабины и, подбежав к первому вагону, сбил молотком замок и открыл дверь.

Товарищи, помогите открыть двери других вагонов и бегите в лес. Рядом наши войска! – крикнул машинист внутрь вагона и помчался к следующему вагону. Измученные люди кинулись врассыпную. Невдалеке слышался шум моторов. Поднявшись к кабину паровоза, Глущенко отчетливо увидел на броне танков красные звезды. Он обессилено опустился на пол кабины, потом медленно сошел на землю. И никак не мог унять, хлынувшие по щекам, слезы.»

К сожалению, на эту публикацию откликов не последовало, кроме Т. И. Демиденко, работавшей в отделе кадров локомотивного депо Смородино. Она рассказала, что еще при жизни Глущенко из Киева приезжал корреспондент газеты «Правда Украины» и хотел побеседовать с Павлом Ефимовичем, но последний категорически отказался с ним беседовать. Он якобы был очень обижен, что его сослали в Воркуту, вместо награды за спасение военнопленных, а также то, что документы по этому подвигу хранятся в Киеве в архиве ЦК КПУ.

29. АГИТПОЕЗД

С большим патриотическим подъемом железнодорожники встречали 150-летний юбилей отечественных железных дорог.

В честь этой даты решили организовать агитпоезд. Начальником этого поезда назначен Валерий Викторович Стройновский – бывший начальник локомотивной службы, комиссаром – меня.

Дорожная газета «Южная магистраль» в статье «Дорогой подвига» писала:

«Судьба их свела вместе вновь. Тогда, в послевоенные годы Валерий Стройновский был помощником машиниста депо Харьков-Сортировочный, Николай Рыльцов – дежурным по станции. Активные, энергичные, они возглавляли тогда узловой комитет комсомола. За сорок лет пройден большой путь. И вот они вновь стоят рядом – плечом к плечу. Начальник поезда и комиссар. Судьба их свела сейчас не случайно. Оба ветераны транспорта, люди знающие, любящие дорогу, готовые передать свой опыт знания молодым.»

Идея создания агитационного поезда понравилась всем. Конечно, была большая подготовительная работа, свои заботы и трудности. Агитпоезд, прежде всего, должен познакомить трудящихся с историей строительства железных дорог.

Но одно дело услышать, другое – увидеть. Нужна историческая реликвия. Это должен быть паровоз. Ведь без него история не история. Но где его взять? В конце концов паровоз найден в депо Смородино. Он отремонтирован, почищен и покрашен.

Поезд был красочно оформлен. На тепловозе, следующим во главе, установлен макет знака «Почетному железнодорожнику», на тендере паровоза на белом фоне с обеих сторон надпись «150 лет железным дорогам» и рисунок одного из первых паровозов; по диагонали каждого вагона полоса красного с синим цветом и рисунок паровоза.

На первой платформе станции Харьков-пассажирский организован митинг, на котором присутствовали многие железнодорожники предприятий узла и управления дороги, на котором первый заместитель начальника дороги В. Н. Кустовский выступил с напутствующей речью.

9 ноября 1987 года ровно в 10.00 от перрона вокзала отправляется агитпоезд. Впереди трудяга-тепловоз, за ним красавец-электровоз ЧС-7 и замыкает историческую миссию локомотивов дедушка – паровоз. В поезде находилось три вагона для отдыха бригады, вагон, где размещались историко-революционные экспозиции и вагон-ресторан для питания участников поезда.

В поездку отправились передовики соревнования, ветераны труда, внесшие весомый вклад в развитие Южной магистрали. Среди них бывший начальник станции Основа А. М. Верховенко, бывший начальник станции Купянск-сортировочный Н. В. Чапрак, бывший заместитель начальника оперативно-распорядительного отдела И. Г. Давыдова, монтер пути, лауреат государственной премии Р. П. Семенова, бывший заместитель начальника локомотивного депо Люботин Г. И. Яковлев и другие.

В составе агитпоезда находились ансамбль «Ровесник» локомотивного депо Лозовая в количестве 12 человек, солист дворца культуры железнодорожников, композитор, поэт.

Поезд проследовал по маршруту: Харьков – Основа – Купянск – Валуйки – Старый Оскол – Ржава – Белгород – Готня – Сумы – Смородино – Люботин – Полтава – Кременчуг – Гребенка – Ромодан – Лозовая. Всего около двух тысяч километров.

Поезд побывал в двух республиках (УССР и РСФСР) и в пяти областях (Харьковская, Белгородная, Купянская, Сумская и Полтавская).

Кроме вышеуказанных станций, где проходили митинги, поезда останавливался на станции Прохоровка, где отдали дань погибшим в величайшем танковом сражении 12 июля 1943 года. Ансамбль исполнил песню, паровоз дал прощальный гудок.

Сделали остановку у станции Потоки, где сражался и погиб бронепоезд «Маршал Буденный», построенный на Полтавском ТРЗ. У могилы погибших воинов и железнодорожников возложили гирлянды и живые цветы. Ансамбль исполнил песню «Баллада о солдате».

На станциях нас встречали с хлебом-солью, вручали цветы, трудовые рапорты, дарили сувениры. Возникали митинги. В общей сложности на митингах присутствовало более 4 тысяч человек. Ра-

ботники прессы, радио, телевидения очень оперативно передавали информацию о движении поезда.

Заблаговременно оповещенные жители, прилегающих к железной дороге поселков, провожали поезд с умилением, взрослые утирали слезы, а дети на остановках просили разрешения подняться в будку паровоза и посмотреть экипажную часть.

Участникам агитпоезда и передовикам соревнования, ветеранам железнодорожного транспорта вручались знаки «150 лет железным дорогам» и книгу «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Книги и знаки вручены ветеранам труда, принимавшим непосредственное участие в строительстве железной дороги Сараевка-Старый Оскол, бывшему начальнику станции Сазановка А. Е. Бакуниной и бывшему секретарю Пристенского райкома комсомола М. Ф. Богомазовой. В их честь ансамбль исполнил песню. Это было очень трогательно.

Ежедневно выпускались стенгазеты, в которых помещались дружеские шаржи на участников. Одна из газет посвящалась железнодорожникам Южной – Героям Советского Союза и Героям Социалистического труда.

Деятельно участие в выпуске газеты приняла инструктор ДЦНТИ А. Т. Новобранец.

В вагоне техпропаганды она развернула выставку, посвященную 150-летию отечественным железным дорогам.

На некоторых станциях вагон посещали в два и три сеанса, так как вагон не вмещал всех желающих.

Все областные газеты, где побывал агитпоезд, публиковали сообщения о нем. Опубликована статья корреспондента И. Т. Шишова в «Гудке».

За неделю напряженной работы у нас скопился богатый материал: выступления на митингах (всего выступило 48 человек), коллективные рапорты о выполнении обязательств в честь этой даты, зарисовки, пожелания трудящихся. Однако руководители отдела интереса к этому не проявили и посоветовали сдать этот материал в архив.

На дорожном торжественном собрании, посвященном 150-летию железных дорог, начальник поезда В. В. Стройновский сделал информацию о проделанной работе коллектива агитпоезда и были показаны фрагменты кинофильма, снятого любительской студией.

30. НАЧАЛЬНИКИ ДОРОГИ

За период моей работы на Южной дороге сменилось восемь начальников дорог. В той или иной мере я встречался с каждым из них, а с некоторыми работал длительное время. Естественно, я был рядовым исполнителем, но приходилось иногда решать с ними вопросы, касающиеся улучшения работы дороги, организации и подведения итогов социалистического соревнования, поощрения и награждения работников дороги.

Конечно, это были деловые встречи, они носили официальный характер. Я не беру на себя смелости дать полную характеристику тому или другому начальнику дороги, да и сделать этого я не в состоянии, однако отдельные моменты встреч в памяти сохранились.

С. В. Кутафин – начальником Южной железной дороги работал с 1937 по 1944 гг.

Семена Васильевича я знал издавна и видел всего несколько раз. Впервые я увидел и услышал его в марте 1943 года, когда мы восстанавливали разрушенные пути на станции Харьков-сортировочный. Затем, после окончательного освобождения Харькова от немецко-фашистских захватчиков в августе того же года. Он приезжал часто на станцию, проводил совещания.

В 1984 году исполнялось 50 лет со дня утверждения положения о знаке «Почетному железнодорожнику» и редакция дорожной газеты обратилась ко мне с просьбой написать по этому поводу заметку. У меня возникла мысль написать очерк о первом кавалере этого знака – Семене Васильевиче.

Разыскав номер московского телефона, я позвонил ему на квартиру. Представившись, я попросил рассказать, за что он получил этот знак.

Он ответил, что чувствует себя плохо и узнав, что я бываю в Москве, просил зайти на квартиру и побеседовать. Поинтересовался, есть ли где мне остановиться и дал адрес и телефон своей дочери на улице Чкалова, рядом с Курским вокзалом.

Мне было известно из технической литературы, что С. В. Кутафин работал поездным диспетчером Грознецкого отделения Северо-Кавказской железной дороги. Он добился, что сборные поезда на участке Гудермес – Прохладная стали следовать по 13 часов, вместо 25-30 часов. Это был большой вклад в улучшение работы не только дороги, но и всего транспорта. Опыт новатора был подхвачен на многих дорогах, в том числе и на Южной. В передовой статье «Правды» в то время отмечалось:

«На транспорте есть немало выдающихся ударников, людей большой инициативы. Некоторые из них уже завоевали громадную популярность. Первое место среди этих передовиков принадлежит Грознецкому диспетчеру Кутафину, который показал, как надо продвигать поезда с точностью часового механизма.»

– Семен Васильевич, ответьте только на один вопрос. Правда, что у Вас знак «Почетному железнодорожнику» под номером один?

– Да, – ответил он, – и подписал его нарком путей сообщения А. А. Андреев.

Время поджимало, но биографических данных у меня не было и вместо очерка я дал в газету обзорную статью.

Через некоторое время я встретился с ним. Трудно было узнать постаревшего генерал-директора движения, но он с тем же волевым выражением лица и умными глазами.

Принял он меня радушно. Поговорили. Вернее он говорил, а я слушал. На вопрос, в чем же заключался его метод по ускоренному продвижению сборных поездов, он подумал, а затем сказал:

Все дело в том, как относятся работники к выполнению своих обязанностей. Каждый должен выполнять их не на словах, а на деле. Когда в «Гудке» появилась статья о моем методе под заголовком «Культура работы со сборными поездами», мне казалось, что слово «культура» не относится к деятельности диспетчера. Но уже значительно позже я понял, что этого нам и не хватает в работе. Нет слаженности, согласованности и поэтому наблюдаются задержки поездов и сбои в работе.

Я был согласен с ним. Мне приходилось не раз наблюдать, когда должностные лица исполняли свои обязанности, как говорят в народе, «спустя рукава», они работали только от звонка до звонка, а иногда числились в передовиках.

Рассказал Семен Васильевич и о том, как после освобождения Харькова они вместе с председателем дорпрофсожа решили обойти предприятия Харьковского узла и посмотреть своими глазами степень разрушения.

Станция Харьков-пассажирский лежала в руинах. Вместо вокзала – груда камней, взорваны даже переходы из вокзала на перроны. В депо «Октябрь» то же одни развалины.

У дворца культуры нам рассказали, что в этом культурном учреждении фашисты устроили конюшню. Об этом напоминал конский навоз в зале и фойе. Осматривая дворец, мы увидели на сцене рояль. Тот самый рояль, на котором исполняли произведения вели-

ких классиков и песни советских композиторов. Встреча с роялем, как с живым человеком умилила нас.

Председатель дорпрофсожа Д. В. Огарев, смахнув мусор с крышки, попробовал несколько аккордов, затем усевшись на ящик из-под снарядов, находившийся на сцене он начал играть. Видно, что он соскучился по музыке, ведь до войны он частенько приходил сюда и играл на этом же рояле, выступал в художественной самодеятельности.

Играл он долго и самозабвенно. А когда окончил, из зала раздались аплодисменты. Это жители из окрестных домов, услышав звуки музыки, пришли во дворец. Они стояли в зале, где не было не единого кресла. Мы решили, не откладывая, в ближайшие дни возобновить работу дворца. Ведь люди за два года оккупации соскучились по музыке, не видели советских кинофильмов.

Мы продолжали осмотр железнодорожного узла. А вечером командир минеров доложил мне, что рояль была заминирована и только случайно не произошло взрыва.

П. А. Дмитрюк – 1945-1954 гг.

С Петром Андреевичем мы познакомились при следующих обстоятельствах. Как-то, вступая в ночное дежурство на Центральный пост, после осмотра стрелочных переводов на главных путях северной горловины, я, проходя по Западному парку, обратил внимание, что восемь путей из девяти свободны. Лишь на первом пути стояло несколько вагонов, отцепленных по технической неисправности. Это было редкое явление. Возникла мысль, что очевидно где-то произошло «ЧП» и поэтому перерыв в движении.

Уже подходил к зданию станции, когда увидел, что с противоположной стороны в западный парк заходит поезд вывозным паровозом. Это из Основы передача.

Вдруг раздался грохот и треск ломающихся досок. Поезд был принят вместо второго пути на первый, занятый подвижным составом. Произошло соударение. Удар был такой силы, что стоящие вагоны рассыпались веером, некоторые сплющены в лепешку. Один из вагонов, как из пушки вылетел на свободные пути и продолжал катиться, повреждая рельсы на 2, 3, 4, 5 и 6 путях. Над местом столкновения поднялось облако угольной пыли, паровоз окутан паром.

Когда я прибежал на место крушения, там уже находились вагонники и машинисты маневровых паровозов. Они пытались вытащить зажатого между котлом и тендером машиниста Н. И. Полевого. Но он был так зажат, что без автогена у них ничего не получалось. Помощник и кочегар перед столкновением выпрыгнули на хо-

ду. я спросил у машиниста, как он себя чувствует, нет ли поврежденный тела. Он был бледен и перепуган.

Я быстро пошел в дежурку. Дежурный по станции И. А. Новиков был в подавленном состоянии. Из руководства станции никого не было. Я доложил поездному диспетчеру о случившемся и потребовал восстановительный поезд и принял дежурство от Новикова. Начались звонки. Звонили многие: из ревизорского аппарата отделения и дороги, начальники служб. Позвонил начальник дороги. Я рассказал ему о масштабе крушения. Он выслушал меня и потребовал вызвать начальника станции.

Когда прибыл восстановительный поезд из Основы, я вышел на место аварии, чтобы уточнить, можно ли принимать поезда на 7 и 8 пути, которые не были повреждены. Но в это время прибыл начальник дороги П. А. Дмитрук. Он был спокоен. Узнав, что я – дежурный по станции, он запретил принимать поезда в западный парк до полной ликвидации последствий аварии.

– Вы сообщили начальнику станции о случившемся?

– Да, – ответил я.

Когда возвратился в контору, оказалось, что домашнего телефона начальника станции никто не знает. Помог старший механик связи Л. А. Игнатуша. Он где-то разыскал телефон и сообщил начальнику станции об аварии.

Прошло несколько времени. Петр Андреевич зашел в контору и, обращаясь ко мне, спросил:

– Где же начальник станции? Вы ему сообщили?

– Скоро будет. Очевидно нечем приехать, – ответил я.

– Кто вызывал восстановительный? – снова он задал вопрос.

Я ответил. Он ничего не сказал и стал звонить по телефону. Приехал начальник станции и они удалились в кабинет.

Вторично мы с ним повстречались, когда он приезжал в новый парк, вместе с начальником вагонной службы. Это было в вечернее время. Там формировали и оборудовали вагоны для перевозки заключенных. Погрузку производили несколько дней, а затем их отправляли на Север.

Против каждого вагона выкапывалась яма, куда по лотку из вагонов стекали нечистоты. В одну из ям и угодил начальник дороги обеими ногами. Ему помогли обмыться под колонкой, но промокли ботинки и брюки до колен. На улице стояла холодная погода. Он зашел в помещение дежурного по станции. У нас всегда было тепло и плита топилась круглосуточно. Попросил разрешения погреться и просушить обувь, а сам присел за стол, где стоял ком-

мутатор, чтобы не привлекать к себе внимания. Сначала я растерялся и не знал как себя вести в присутствии начальника дороги. Он, видя мое замешательство, сказал, чтобы на него не обращали внимания и делали свое дело. Оператор Вера Мазниченко принялась сушить обувь. Я предложил ему свои шерстяные носки, но он отказался. Тогда я дал ему шинель и уговорил укутать ноги. У дежурного по станции стоял коммутатор для связи со стрелочными постами на 40 номеров. Звонковые кнопки незападающие. Только, когда нажимаешь кнопку получается электроконтакт и на стрелочном посту раздается звонок.

Иногда возникает необходимость одновременно вызывать до 8 постов. А как их вызвать, когда на руках лишь пять пальцев. Вот и приходилось слуховую трубку прижимать плечом к левому уху, а двумя руками нажимать кнопки, расположенные в различных местах панели. В таком положении иногда долгое время дежурный находился со скошенной головой. Начальник дороги тут же вызвал начальника службы связи и дал указание, чтобы на следующий день у дежурного вместо трубки был установлен микрофон и наушники. Мне он поручил передать начальнику станции, чтобы вместо жесткого стула поставили вращающееся кресло.

На следующий день указания начальника дороги были выполнены. Вместо трубки установлен микрофон с наушниками, приобретено мягкое кресло. Но вскорости врачи запретили кресло и нам вновь был поставлен жесткий стул.

Следующая встреча состоялась в управлении дороги, где проводилась встреча с руководством дороги общественных ревизоров по безопасности движения. Я был делигирован от кондукторского резерва, где работал старшим нарядчиком.

Дорожный ревизор Н. И. Корсун предупредил, что я должен выступить после начальника дороги.

– Я не знаю, о чем говорить и к выступлению не готов.

– Ты расскажи, как вы добились безаварийной работы в течении длительного времени, что конкретно делает руководство резерва, общественные инспекторы и лично ты.

Выступил начальник дороги, но я так волновался, что смысл его выступления до моего сознания не доходил.

Объявили мое выступление. Идя к трибуне, я вспомнил о сигнальных фонарях, с которыми мы мучались постоянно.

– Неужели руководству дороги неизвестно, что мы пользуемся фонарями еще довоенного производства. Они все в заплатах. Их уже и ремонтировать невозможно. Чтобы доехать до Краснограда, при-

ходится по 5-7 раз зажигать их. По причине погасших фонарей диспетчер вынужден останавливать поезд на линейных станциях.

И второй вопрос, не менее важный, это – последний тормозной вагон, где находится старший кондуктор. Зачастую это бывает платформа. В этом случае сигнальные фонари гаснут. А может ли выдержать старший кондуктор на морозном ветру в течении шести часов и обеспечить безопасность?

Далее я рассказал о нашей работе с нарушителями дисциплины.

Когда я закончил выступление и пошел в зал на свое место, кто-то взял меня за рукав и сказал:

– Тебя зовет начальник дороги.

Я подошел к столу.

– Ты работал дежурным по станции? – спросил он.

– Да, – ответил я.

– Помню тебя, помню.

К столу подошел стройный мужчина с погонами инженер-капитан. После я узнал, что это был редактор дорожной газеты Кучугурный.

– Возьмите этого молодого человека, – сказал он ему, – и помогите оформить статью в газету. Желательно, чтобы она была помещена в ближайшем номере.

Мне он сказал:

– О фонарях не пишите. Н. И. Корсун уже дал указание и вы завтра получите необходимое количество на складе.

На следующий день мы получили 50 комплектов сигнальных фонарей. В газете появилась моя статья под заголовком «Как наш резерв стал безаварийным».

Последний раз я встретился с ним у входа в больницу (ЦПНБ). Он уже был на пенсии. Поздоровался с ним. Он поздоровался и попросил назвать фамилию.

– Твое лицо мне знакомо, а фамилию не помню.

Когда я сказал, что работал дежурным по станции и что мы встречались только в экстремальных ситуациях, он засмеялся, назвал меня юношей и сказал, что такие моменты не забываются.

Ты доставил мне удовольствие, что меня еще не забыли. Приходите ко мне на квартиру, попьем чайку, поговорим и пусть ко мне приходят все, кто меня знает. Я буду рад.

Я не воспользовался приглашением и жалею об этом. Он мог, очевидно, что-то рассказать интересное о том времени, когда дорога возрождалась из руин, о многолетней работе на железнодорожном транспорте.

Г. И. Головченко (1959-1972 гг.)

Первое знакомство с начальником дороги были не из приятных. Я работал начальником технической конторы станции Харьков-сортировочный. Незадолго до этого вошла в строй механизированная сортировочная горка. Техническая контора разместилась в новом здании. До этого мы ютились в кузове двухосного вагона, снятого с колес, где не было никаких условий.

Теперь у начальника конторы был отдельный кабинет, рядом расположились контора по прибытию и отдельно контора по отправлению, маневровый диспетчер и натурочный телеграф. Все рядом. Отлажена технология. Работать стало интереснее. Но вагонооборот с каждым днем увеличивался. Инженерно-технические работники продолжали поиски новых возможностей по увеличению переработки вагонов на горке, по сокращению межоперационных интервалов.

В этот период начальником дороги назначен Григорий Иванович Головченко, а до этого он работал начальником Львовской дороги.

Вскоре после своего назначения, он посетил станцию. Это было уже после рабочего дня. Приехал он один без свиты и вместе с главным инженером станции В. М. Браганцем посетил дежурного по горке и зашел в техконтору.

Он обратил внимание на бак для воды, стоявший в комнате, где главные кондукторы принимали документы на отправляющие поезда.

– Кто у вас начальник конторы, позовите его.

Одна из конторщиц позвала меня и сказала, что какой-то начальник ожидает меня с главным инженером станции. Я не знал начальника дороги и, ничего не подозревая, зашел в комнату.

– Где вы пьете воду? – спросил он у меня.

– В каждой комнате есть графины и стаканы. Конторщики перед заступлением на дежурство приносят воду из колонки, расположенной на улице.

– А для чего стоит этот бак?

– Это для главных кондукторов.

– А где же кружка или стакан?

– А я откуда знаю. Я почти ежедневно покупаю стаканы и ставлю их на бак, но они исчезают.

Я еще что-то хотел сказать резкое, но своевременно шепнул на ухо Владимир Моисеевич, что это начальник дороги.

Начальник дороги устроил нам хороший нагоняй и пристыдил, что мы не заботимся о людях.

Нам было стыдно, что за текучкой мы не могли решить такой чепуховый вопрос, как обеспечение питьевой водой сотрудников. На следующий день мы исправили это упущение, но в памяти этот случай остался на всю жизнь.

В последствии, общаясь с ним почти ежедневно, он ни разу не напомнил мне об этом.

В мае 1971 года получен Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении почти тысячи работников дороги орденами и медалями. Подготовка к награждениям проходила в очень напряженном темпе. Опыта в этом вопросе у меня не было. Это для меня было совершенно ново.

Большую помощь оказал мой непосредственный начальник Григорий Игнатьевич Ильяшук. Он не только контролировал ход подготовки к награждению, но и сам принимал непосредственное участие. Он освободил меня от всех других вопросов, не связанных с награждением.

В намеченный срок награждение состоялось. Проходило оно в большом зале управления дороги. Играл духовой оркестр. Все было торжественно и празднично. Окончилось награждение. Я с документами направился на свое рабочее место, чтобы оставить документы и поехать домой. За последние несколько дней приходилось задерживаться допоздна. Приезжал, когда дети уже спали.

В коридоре стояло несколько человек и среди них начальник дороги. Он спросил у меня, где Грищенко. Владимир Семенович в тот период был первым секретарем Ленинского райкома партии. Он был награжден орденом Октябрьской революции.

– Он вышел на улицу, очевидно, поехал домой, – ответил я.

– Догони и скажи ему, что мы его ожидаем и сам возвращайся.

Владимир Семенович уже садился в машину. Я успел передать ему просьбу начальника дороги. Он немного подумал и сказал:

Передай ему, что у меня предстоит очень важное дело и придти не могу. Я знаю, зачем он приглашает.

До отправления электрички, которой я должен ехать домой, оставалось несколько минут и я посчитал, что нет нужды возвращаться и докладывать. Через несколько минут начальник дороги сам узнает, что Грищенко уехал.

На следующий день, еще не было и восьми часов, меня вызвал начальник дороги.

– Какое указание я дал тебе вчера?

Я ответил.

– А почему сам не пришел?

Я объяснил, что поехал домой и считал, что нет необходимости оставаться еще на два-три часа.

Я думал, что он устроит разнос, но этого не случилось. Правда, он пожурил меня и сказал, что когда начальник дороги дает указание, его нужно выполнять. Мне было неприятно, что такое легкое поручение я исполнил плохо.

И еще был случай. Он поучителен не только для меня. Меня обокрали. А было это так.

Я возвращался из Москвы. В МПС я отвозил материалы по Всесоюзному соревнованию. Для детей купил гостинцев, внуку санки, а себе хороший портфель чехословацкого производства. В него и сложил копии документов сданных в МПС.

Прибыли в Харьков. Пассажиры скопились у выхода из вагона, некоторые из них с большими вещами. Я решил вынести санки, а портфель и еще одно место оставил в купе. Пока я пробивался через толпу на перрон и обратно, портфеля в купе не оказалось.

Заявил в дорожный отдел милиции. Дежурный потребовал написать заявление. Для большей весомости в заявлении я указал, что в портфеле находились документы с грифом «для служебного пользования». Ежедневно интересовался результатом поиска, но безрезультатно.

О пропаже документов я своему руководству не доложил, но чувствовал, что в любой момент могут их потребовать, поэтому приступил к их восстановлению.

Прошло более месяца. Заместитель начальника дороги Г. И. Ильяшук потребовал принести ему папку с документами по Всесоюзному соревнованию и оставил их у себя.

На следующий день меня вызвал Г. И. Ильяшук и попросил отнести папку с документами начальнику дороги.

Григорий Иванович полистал все документы и внимательно посмотрел те, на которых была его личная подпись. Поблагодарил и возвратил их мне.

Через некоторое время Ильяшук спросил у меня, писал ли я заявление в милицию о пропаже документов с пометкой «для служебного пользования».

– Писал, – ответил я, – но документов там не было. Они были в хозяйственной сумке, а писал, чтобы привлечь внимание сотрудников милиции к розыску портфеля и вещей, находящихся в нем.

Случай с пропажей портфеля уже был забыт, как вдруг меня вызвали в дорожный отдел милиции и начальник следственного отдела попросил рассказать подробнее все детали похищения портфеля.

Я рассказал и добавил, что, когда выходили пассажиры из вагона, навстречу им пробирался в вагон парень с цветами в руках. Но когда я возвратился в вагон, то его в вагоне не оказалось.

– Почему вы сразу об этом не рассказали дежурному, в заявлении об этом умолчали?

– А у меня никто детали и не спрашивал.

– Хорошо, – сказал он, – возможно еще придется Вас побеспокоить.

Прошло еще несколько дней и меня вновь вызвали в милицию, теперь уже на опознание задержанных, попавших с поличным.

Поступали они так. С букетом цветов проталкивались в вагон навстречу выходящим пассажирам и осматривали свободные купе, где часто оставались вещи, так как вынести одновременно несколько мест невозможно. Они спокойно брали эти вещи и выходили через соседний вагон.

Я никого не опознал, потому что этот парень, пробираясь в вагон, прикрывал лицо букетом цветов, да я и не обращал на него внимание.

Очевидно начальнику дороги об этом факте стало известно от начальника милиции.

Это был первый случай в моей жизни, когда я сказал неправду. Позже я рассказал Г. И. Ильяшуку об этом случае.

– Не переживай, – сказал он, – все данные, которые там имелись, публиковались в газетах.

С тех пор никаких покупок в Москве не делал и документы из рук не выпускал.

Однажды я был на совещании у начальника дороги по поводу подготовки и проведению праздника Дня железнодорожника. Был узкий круг присутствующих. Когда кончилось совещание, Григорий Иванович спросил у меня.

– Что ты такой печальный. Не заболел ли?

– Я здоров, но действительно печален. Сын Вова сдает вступительные экзамены в ХИИТ и получил вторую тройку, следовательно, проходного балла не наберет и останется за бортом.

– А желание у него есть учиться в железнодорожном институте?

– Да, учиться желает.

– Он по доброй воле подал заявление или под нажимом родителей?

Присутствующий при этом разговоре Г. И. Ильяшук сказал, что я потомственный железнодорожник и вся семья работает на дороге.

Ну тогда надо помочь ему. Я поговорю с деканом.

Очевидно разговор удался. Вова с девятью или десятью баллами был зачислен на вечернее отделение с условием, что после первого семестра, если будет отсев, его переведут на дневное отделение. Однако после первого его на дневное отделение не перевели и он оставил учебу. Решил работать.

Я умышленно привел несколько встреч с Григорием Ивановичем не для того, чтобы себя выставить в негативном виде, а хотелось подчеркнуть большой такт и его эрудицию.

Внешне он был суров. Густые черные брови и пронизывающий взгляд подчеркивал это. Мне почти ежедневно приходилось встречаться с ним с приказами о поощрении работников дороги и другими документами на подпись. Он не обращал внимания на небрежность, допускаемую машинистками, а иногда и с помарками. Все документы печатались в машбюро и зачастую неопытными машинистками. Но на цифры, особенно, где касалось показателей работы, он обращал особое внимание и фальши не допускал.

Как-то он спросил у меня.

– Из чего вы исходите, выставляя размеры премий в приказах?

Я ответил, что размеры премий согласовываю с причастными руководителями служб и отделов, а если юбилейная дата, определяю сам и согласовываю с председателем дорпрофсожа и начальником финансовой службы.

– Правильно, так и действуйте.

Прошло несколько лет. Григорий Иванович жил и работал в Варшаве в качестве экономического советника Совета экономической взаимопомощи.

Я был в приемной начальника дороги. Раздался телефонный звонок. Звонил Григорий Иванович из Варшавы. Поговорив с секретарем К. Г. Солодовниковой и поинтересовался, кто находится в приемной и попросил передать мне трубку.

После взаимных вопросов о здоровье, о погоде, он поинтересовался, как работает дорога, какие произошли перемены в кадровом составе и о новостях.

Я отделялся однофразными ответами и в свою очередь задал вопрос, как живется за рубежом. Он ответил, что жить можно, но скучает по Харькову.

Не зная чем поддержать разговор, набрался смелости и задал ему вопрос.

Григорий Иванович, а вы меня помните?

Конечно помню. Разве можно забыть «начальника дороги» Рыльцова. Мы иногда с домашними вспоминали этот случай. А то-

гда я не на шутку перепугался. Ты был белый, как полотно. Но очевидно, быть тебе начальником дороги.

Спасибо, – ответил я, – но не по Сеньке шапка, как говорят в народе. – На этом и закончился наш разговор.

Да! Памятью он не обделен.

Н. С. Конарев (1973-1976)

С Николаем Семеновичем мы познакомились еще в 1951 году, когда он был назначен заместителем начальника отдела движения Основьянского отделения. Он приезжал знакомиться с работой кондукторского резерва, где я работал старшим нарядчиком.

Не раз встречались в период моей работы на станции Харьков-Сортировочный.

Более ближе я узнал его, когда работал в управлении дороги старшим ревизором, а затем старшим инженером отдела кадров дороги. О некоторых моментах, что сохранила память, я уже говорил в ходе повествования, но считаю, что это недостаточно раскрывает его характер и деловые качества.

Николай Семенович незаурядный человек, наделенный большими организаторскими способностями и волевыми качествами, требовательный руководитель. Он никогда не останавливался на полпути и начатое дело доводил до конца. Задание подчиненным он формулировал четко и ясно. Он не только объяснял суть задания, но и заражал своим оптимизмом подчиненных. Мне не раз приходилось выполнять личные задания, которые были направлены не на вылавливание отдельных нарушений, а на глобальные вопросы, поэтому я старался их выполнять как можно лучше.

Уже упоминалось о том, что по его указанию мы искали причины (допускаемому) разрыву между тарифными и эксплуатационными тонно-километрами, что отрицательно влияло на экономическую деятельность дороги и в конце концов вопрос этот был решен.

В тот период полувагоны были дефицитным подвижным составом. Согласно регулировочному заданию МПС дорога, в ущерб своих потребностей, направляла их на Донецкую дорогу под уголь.

Чтобы собрать по всем станциям дороги и отправить их по назначению, требовались огромные усилия руководства дороги.

Многие начальники станций ухитрялись производить погрузку в полувагоны, а в оперативной отчетности указывали другой вид подвижного состава. Зная об этих манипуляциях, руководители отделений не пресекали этих явлений. Ведь экономическая выгода была на их стороне. Финансирование осуществлялось за погрузку, а не за регулировочное задание.

Сообразуясь государственными, а не ведомственными интересами, руководство дороги держало под своим контролем движение полувагонов.

Как-то еще не начался рабочий день, а я приезжал всегда значительно раньше, Николай Семенович вызвал меня в кабинет и приказал срочно выехать в Белгород и Шебекино и проверить в какой подвижной состав произведена погрузка в текущих сутках и доложить лично на селекторном совещании, которое проводилось в 9-00.

Благо у перрона стоял скорый поезд на Москву и я в последнюю секунду успел заскочить в вагон. Когда прибыл в Белгород, у меня оставалось в запасе 15 минут до начала совещания.

В товарной конторе я потребовал отчеты о погрузке за текущие сутки и труда не составляло определить, что погруженные более десятка полувагонов по отчету показаны другим подвижным составом и направился в студию отделения.

Начальник отделения И. П. Христовой сказал, что Николай Семенович интересовался мной и просил его вызвать по селектору и доложить о результатах проверки.

Дождавшись паузы, я доложил о результатах проверки и спросил, ехать ли мне в Шебекино.

– Нет, – ответил он, – теперь я убедился, что делается по всем станциям отделения. Контроль за отчетностью отсутствует, – и приказал восстановить отчетность.

Работать с Николаем Семеновичем было легко и интересно. В отличие от других начальников, он давал конкретные, а не абстрактные, задания.

Как-то, ко Дню железнодорожника и по случаю вручения дороге переходящего Красного знамени МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, он вызвал меня, начальника юридического отдела С. А. Аронова и начальника инспекции Н. У. Рукавицу и просил написать для него доклад на торжественном собрании.

Он дал нам вводную и передал газету, на полях которой написаны вопросы, которые необходимо осветить в докладе. Их было более двух десятков. Единственным условием было, чтобы текст доклада не превышал 25 минут.

Распределив вопросы, в течении двух дней подготовили доклад и с трепетным волнением пошли к нему. Полистав доклад, он поблагодарил нас за оперативное исполнение задания.

На торжественном собрании доклад он не читал, а только использовал его в качестве конспекта. Многие цифры называл по па-

мяти. В отдельных случаях он его расширял, а прописные истины упустил.

Слушая его, я убедился, что выступление прошло значительно ярче, конкретнее и убедительней.

После собрания экземпляр доклада передали мне и я был поражен, что он был весь испещрен мелким каллиграфическим почерком Николая Семеновича, много дописано на полях. Он здорово его переработал, однако заглядывал в него эпизодически. Все держал в памяти. Нам же и намека не сделал, что доклад имел какие-то недостатки, а наоборот – похвалил.

Другие начальники тоже давали задания на подготовку докладов, но всегда находили что-то не так, а конкретной установки мы от них не имели. Для нас это было мукой.

Работоспособность Николай Семенович проявлял титаническую, о чем говорит такой факт.

Проводился субботник по благоустройству территории, он выявил желание возглавить его на станции Харьков-Сортировочный. Работали по благоустройству улицы, ведущей к клубу железнодорожников и к железнодорожной больнице. Расширяли проезжую часть и укладывали бордюры. Они были 4-5 метров длиной. Крана не было, поэтому их пришлось растаскивать вручную. Николай Семенович не руководил, а сам таскал эти бордюры и ломом долбил слежавшуюся и укатанную дорогу.

С нами были женщины. Одна из них спросила у меня:

– А кто этот мужик, что работает как вол?

– Николай Семенович Конарев, – ответил я.

– Так вот он какой?! – загадочно сказала она.

Он находил время для занятия спортом. Особенно увлекался волейболом. На мой взгляд, играл он неплохо, занятие физкультурой помогало ему сохранять работоспособность и уравновешенность.

Вспоминается случай, когда мы поехали на согласование наград в Киев. Согласование затянулось. Инструктор отдела транспорта и связи ЦК КПУ В. А. Ляшенко предъявил нам целый ряд требований. Пришлось переделывать на ходу. Хорошо, что с нами приехала опытная машинистка с машинкой, но кое-какие справки пришлось затребовать из Харькова.

На второй день позвонил Николай Семенович и поинтересовался, почему задерживается согласование.

После разговора с Николаем Семеновичем, инструктор от своих амбиозных требований отказался, а ему он сказал, что материалы

оформлены правильно и замечаний к нам нет. Николай Семенович передал нам благодарность и пожелал нам успехов.

Из этого примера видно, что он не упускал из поля зрения любые вопросы, касающиеся престижности дороги и представление материалов в вышестоящие организации.

Вручение переходящих Красных знамен и проведение торжественных собраний для меня было напряженным периодом. Необходимо было подготовить знаменосцев из числа знатных работников дороги, подготовить награды, обеспечить явку. За несколько минут до начала собрания я зашел в служебную комнату дворца культуры, где находился начальник дороги, чтобы согласовать некоторые вопросы по сценарию.

Николай Семенович обратил внимание на мой измученный вид и пригласил передохнуть и подкрепиться. Стол был сервирован бутербродами и безалкогольными напитками, что напомнило мне о том, что в этот день не пришлось пообедать и желудок требовал пищи.

Взяв бутерброд, я принялся жевать. Он попросил официантку принести стакан кофе из буфета, что было очень кстати.

Это один из примеров, когда Николай Семенович проявлял заботу о своих подчиненных.

И еще один пример. Как-то я рассказал Николаю Семеновичу о плохих бытовых условиях, что на квартирном учете состою почти 10 лет, но при очередном распределении оказывается, что кто-то имеет льготы и преимущества, а я остаюсь за бортом. Я участник войны, имею ранения, но в тот период на нас, железнодорожников, льготы не распространялись.

– Я постараюсь тебе помочь, – сказал он и сделал запись в рабочем журнале.

Прошло более года. Честно говоря, я уже сомневался, что Николай Семенович поможет мне получить квартиру и не стал вторично обращаться к нему.

Но вот получен приказ о назначении его первым заместителем министра путей сообщения. Подчищая свое рабочее место, он обнаружил запись обо мне и решил проверить. Оказалось, что выделенная для меня квартира, уплыла на сторону.

Он приказал заместителю начальника дороги, ведающим квартирным вопросом в течении оставшихся нескольких часов до его отъезда в Москву, найти квартиру и дать ему документы на подпись.

Об этом я узнал от заместителя начальника дороги, который уговаривал меня дать согласие на двухкомнатную квартиру.

Я не мог в такое короткое время посоветоваться и согласовать столь жизненноважный вопрос со своей семьей и после недолгих раздумий дал согласие. Уже значительно позже ко мне попал лист бумаги с черновой записью, из которой я узнал, что по указанию Конарева мне была выделена трехкомнатная квартира из резерва, но к сожалению она мне не досталась. Но я был рад и двухкомнатной на семью из пяти человек.

В марте 2000 года раздался телефонный звонок. Звонил Николай Семенович из Москвы. После взаимных приветствий и поздравлений, поинтересовался состоянием здоровья. Затем спросил:

– А как дела обстоят с книгой?

– Больше половины написано, но дальнейшее повествование прекратил.

– Почему?

– Практически издать ее в настоящее время невозможно. Нужны деньги и большие, а их у меня нет.

– Продолжай писать, – сказал он, – я постараюсь тебе помочь. Я скоро буду в Харькове и мы подробно обсудим этот вопрос.

16 февраля он с женой Тамарой Михайловной прибыл в Харьков. В городском управлении мэр города М. Пилипчук вручил ему знак и удостоверение о присвоении звания «Почетный гражданин г. Харькова». Этого почетного звания он удостоен за большой вклад в дело развития промышленности города, улучшение экологии, а главное – за улучшение работы транспортной системы города и прежде всего, строительство метрополитена.

В академии железнодорожного транспорта, куда он передал причитающие ему средства, установленные статусом почетного гражданина, уже состоялось вручение стипендии его имени успевающим студентам.

Он посетил один из детдомов города и передал сиротам, которые влачат жалкое существование, денежную сумму. Не многие это делают. Это гуманный, человеческий поступок.

На следующий день он встретился с командным составом управления дороги и ветеранами, с которыми он продолжительное время работал. На эту встречу пригласили и меня.

Присутствующие были поражены его памятью. Он многих называл по имени и отчеству, которых не видел, по крайней мере двадцатка лет, называл цифры работы дороги такой же давности. На многочисленные вопросы отвечал аргументировано и высказывал свои мысли и ведение дальнейших, братских отношений между Украиной и Россией на новых демократических началах.

Награда для меня неожиданная и почетная и это благодаря вам – ветеранам. Мы вместе жили и трудились, растили вместе детей в течении почти 30 лет. Работали сообща и внесли достойный вклад в развитие Южной дороги и города Харькова. Это совместный труд железнодорожников.

Он вновь подтвердил свою готовность оказать помощь в издании настоящей книги и просил меня продолжать работу над ней.

Прошло чуть больше месяца и вот на мое имя прибыл пакет, в котором находилось предисловие к настоящей книге за подписью Николая Семеновича Конарева.

Начало есть. Надеюсь, что будет и конец этому повествованию.

А. И. Шутов (1977-1984)

Когда назначили Алексея Иосифовича начальником дороги, мы хорошо знали друг друга. До этого он работал главным инженером дороги. Мне часто приходилось обращаться к нему по различным вопросам. В основном я обращался подписывать приказы, телеграммы и наградные документы. Он всегда был корректен и внимателен. Грубостей и окриков на подчиненных не допускал и пользовался большим уважением в коллективе. В последствии иногда с подчиненными был резок, но быстро укрощал свои эмоции и просил прощения за резкость. Мы понимали, что на его плечах лежит тяжелый груз ответственности за работу дороги, за судьбу более 100-тысячного коллектива.

Начальник дороги вместе с руководителями служб ежегодно объезжал дорогу. Цель поездки – проверка готовности хозяйственных предприятий к летним пассажирским перевозкам. В этих объездах работники отдела кадров участие не принимали.

Председатель дорпрофсожа В. С. Грищенко предложил включить в эту поездку меня, как общественного инструктора дорпрофсожа и представителя отдела кадров. В мою обязанность входила проверка наличия наглядной агитации по соревнованию, и документации по этому вопросу.

В комфортабельной автотрише чехословацкого производства в течении нескольких дней мы объехали все участки дороги. Начальник дороги давал указания о замеченных недостатках и сроках исполнения. Руководители служб осматривали свои подведомственные предприятия и в свою очередь определяли степень их готовности к летним перевозкам.

Я осматривал все предприятия, независимо от их подчиненности. Замечаний было много, о которых я старался не докладывать начальнику дороги, а указывал начальникам предприятий и они

обещали указанные недостатки немедленно устранить. Комиссионный выезд был строго регламентирован графиком и выполнялся безукоризненно.

На участке Ромодан-Гребенка начальник станции пригласила нас отведать майского меда. Алексей Иосифович не соглашался, так как в столовой локомотивного депо Гребенка был заказан ужин и где мы должны ночевать. Его уговорили не отказываться и не обижать женщину.

В саду был накрыт стол. Окрошка приготовленная по дедовским рецептам с мятой, после жаркого дня была очень кстати. Не обошлось и без «наркомовских» 100 грамм.

Я уже не надеялся отведать меда и считал, что это было сказано для конспирации. Но обмана не было. На стол поставили несколько блюд с ароматным медом и кувшины с парным молоком.

Пошли разговоры о меде. Одни высказывали, что мед может привести к заболеванию сахарным диабетом, другие, что мед разрушает зубы.

Я не мог согласиться с такой нелепостью и стал защищать лечебные качества меда и вступил в полемику. Большинство присутствующих с вниманием слушали мой рассказ.

Рассказал, что мед резко отличается от сахара, который еще во рту превращается в молочную кислоту, которая и разрушает эмаль зубов, а мед наоборот – лечит и укрепляет их.

А что касается сахарного диабета, то это – чушь. Этим больным даже рекомендуется ежедневно употреблять по 50-100 граммов меда и на ночь пить теплую медовую воду. Он полезен тем, что содержит легко усвояемые организмом сахара, ведь по существу – это чистая глюкоза. Я мед употреблял в большом количестве и признаков сахарного диабета нет. Медом залечил язву желудка.

Присутствующие с интересом слушали мой рассказ и задавали вопросы о меде, воске, прополисе, перге и маточном молочке.

Алексей Иосифович с нами участие в ужине не принимал, а находился в доме и когда он вышел, мы в темноте его не заметили и продолжали разговор.

Вдруг за нашими спинами раздался его голос:

– Покушали? А теперь поблагодарите хозяев и пошли к мотресе, завтра предстоит еще более напряженный день.

В дороге Алексей Иосифович спросил у меня:

– Откуда у тебя такие познания о пчеловодстве?

Я рассказал ему, что отец работал дорожным мастером и жили мы всегда на линейных станциях, а вокруг располагались необозри-

мые поля. Он увлекался пчеловодством и всегда имел несколько ульев в своем хозяйстве. О пчеловодстве он собрал много литературы. Увлёкся пчеловодством и я. В одно время даже учился в заочном техникуме пчеловодства.

Алексей Иосифович особенно интересовался лечебными свойствами пчелиного яда. Я рассказал ему, что отец долгое время страдал ревматизмом. Пчелиных ужаливаний он не боялся и проводил курс лечения самостоятельно, принимал до 50 ужаливаний за один сеанс. Болезнь отступила.

Я чувствовал, что он с недоверием относится к моему рассказу, но слушал внимательно.

– А ты знаешь, что от укуса одной пчелы на купянском отделении умер монтер пути?

– Да, – ответил я, – некоторые люди не переносят ужаливаний даже одной пчелы. Ведь яд пчелы по химическому составу схож с ядом гремучей змеи, но человек получает при ужаливании очень малую дозу.

Мы подошли к мотрису и Алексей Иосифович сказал.

– Да, все это интересно, но поговорим об этом как-нибудь в следующий раз.

Через несколько дней мы объезжали участки Харьковского отделения. В кабине мотрисы вместе с начальником дороги находился и начальник отделения Владимир Иванович Зыбин.

После осмотра одной из линейных станций Алексей Иосифович был доволен работой руководства станции по подготовке хозяйства и находился в хорошем настроении. После отправления со станции, меня пригласили в кабину машиниста. Только я открыл дверь, как Алексей Иосифович, обращаясь к Зыбину, сказал:

– А вот и специалист, он нас рассудит, – и задал мне вопрос: – Какой мед самый лучший?

– Гречневый, – не задумываясь, ответил я.

– А почему не липовый?

Я объяснил, что липовый мед действительно первосортный, но его практически нет. В нашей местности нет липовых зарослей, а где растут отдельные деревья, они выделяют нектар не ежегодно.

– Но на рынке продается липовый мед.

– На рынке под видом липового продается фальшивый мед и ничего общего с настоящим медом не имеет. Гречневый мед стоит на третьем месте и его подделать под другой сорт практически не возможно. Но это дело вкуса. Я предпочитаю гречневый.

Мы говорили о качестве меда. Я рассказал, что такое нектар и как он перерабатывается пчелой в зрелый мед, о качестве печатного меда и его лечебных свойствах. Мы подъезжали к следующей станции и разговор о меде прекратился. Другого случая поговорить на эту тему не представилось.

Локомотивному депо Смородино исполнилось 100 лет. На это торжество послали и меня с комплектами наград. Торжественное собрание и вручение наград прошло довольно оперативно. В обратный путь я попросил начальника дороги взять меня. Вместе с нами возвращался и Председатель дорпрофсожа В. С. Грищенко. Моросил мелкий дождь. Дорога превратилась в ледяной каток. Машину водило из стороны в сторону. Дважды мы выталкивали ее на проезжую часть. Затем дождь прекратился и пошел снег. Не проехав и половины пути, оказалось, что дорога чистая и шофер прибавил скорость.

Алексей Иосифович, до этого молчавший, стал рассказывать о строительстве парка отправления на станции Основа и что это даст возможность ликвидировать задержки поездов по неприему станцией и улучшить показатель по участковой скорости.

Все знали, что начальник дороги много уделял этому вопросу внимания. Он предложил строительство этого парка и с удовольствием говорил об этом. Я высказал свое мнение по этому вопросу и свои сомнения, что это улучшит работу дороги.

Открытие парка уменьшит или полностью ликвидирует задержки поездов по неприему, уменьшится участковая скорость, но вагоны останутся на дороге, а следовательно, оборот вагона останется прежний. Привел пример выполнения задания по обороту вагона. Если в 1973 году он составлял 1,3 суток при норме 1,31, то в настоящее время – 1,67 при норме 1,6. Разве это не результат простоя вагонов на станциях и прежде всего сортировочных.

– Откуда ты это знаешь? – резко спросил он.

– Я получаю ежемесячно справку по всем показателям работы дороги, которые анализирую.

– Кто ты такой?

Я не сразу понял, что он хотел услышать от меня. Помог В. С. Грищенко, сидевший рядом. Он сказал:

– Николай Васильевич – движенец.

– Да, я – движенец, – ответил я, – и все показатели работы дороги, будучи ревизором отдела учета, не только сам считал, но и проверял правильный учет этих показателей в отделениях дороги. Показатель, как задержка поездов по неприему, надуманный и статистической отчетностью не предусмотрен.

В. С. Грищенко старался прекратить этот разговор, превратившийся в спор. Он пытался рассказать какой-то забавный случай и просил меня не пререкаться с начальником дороги.

Я понял, что зашел далеко и напрасно возражал. Вопрос о строительстве парка рассматривался на техсовете дороги и согласован с МПС.

Мы оба замолчали. Я переживал, что затеял полемику с начальником дороги и готов был извиниться, но случай не представился. После этого разговора отношение ко мне со стороны начальника дороги стало натянутым.

Вскоре представился случай и мы поговорили по душам.

Я ехал в МПС с материалами по Всесоюзному соревнованию. Заняв место в купе, ждал отправления поезда. Вдруг на перрон к нашему вагону подкатили две «волги». Поднялся шум, что привлекло внимание пассажиров. Большая группа молодежи с букетами цветов и шампанским вломилась в вагон, заполнив проходы. Раздались хлопки открываемого шампанского и брызги летели во все стороны. Поезд тронулся и подвыпившая компания спешно выпрыгивала на перрон. Проводница пыталась сорвать стоп-кран и остановить поезд, но ей не позволяли подойти к нему. Но все окончилось благополучно.

Открылась дверь одного из купе и вышел Алексей Иосифович. Он спросил у меня:

– Кто такая Алла Пугачева, ты знаешь?

– Кажется певица, – ответил я.

– Ты тоже ни черта не знаешь, «кажется ему»! А когда ты был последний раз в театре?

– Лет десять тому.

– Ну вот, – сказал он, – за работой мы не находим времени посещать театры и не знаем знаменитостей, ты посмотри во что они превратили вагон.

Ковровая дорожка залита шампанским, на занавесках мокрые пятна, вокруг разбросаны цветы. Проводница поспешно наводила порядок. Дойдя до нас, она извинилась и пообещала принести чай.

Алексей Иосифович пригласил меня в купе вместе попить чаю. Мы говорили более часа. Он возмущался, что машина приехала прямо на платформу.

– Я – начальник дороги, и никогда не позволял шоферу нарушать установившийся порядок. По возвращении из Москвы я спрошу, с кого следует, за это.

Пытались разговор вести о театре, известных артистах, но наши познания в этой области оказались недостаточными и мы скоро выдохлись.

Алексей Иосифович был чем-то очень расстроен. По приезду из Москвы я случайно узнал, что в этот день он был серьезно озабочен неприятностями семейного характера. Для себя я сделал вывод, что мы мало знаем о своих руководителях, с которыми делаем одно общее дело. А если знаем, то только с производственной стороны и совершенно не имеем понятия о личной жизни.

А. А. Пучко (1984-1995)

Начальником дороги Александр Александрович был назначен не вдруг. Он прошел большой и тернистый путь. Работал начальником станции, начальником отделения, службы, работал в аппарате главного управления движения МПС, первым заместителем начальника дороги.

Мы много раз соприкасались с ним по совместной работе и мне он нравился своей непринужденностью, целеустремленностью, решительными действиями. Он хорошо знал эксплуатационную работу.

Он проявлял неподдельный интерес и принимал деятельное участие во всех мероприятиях по воссозданию правдивой действительности событий периода Великой Отечественной войны, проявлял заботу о ветеранах, оказывал помощь и поддержку в розыске однополчан и железнодорожников. С удовольствием принял участие в открытии мемориальных досок на станциях Сажное и Беленихино. Вместе с ветеранами посетил мемориал в Яковлево и принял участие в поминальном обеде. Он непринужденно общался с ветеранами, интересовался деталями и проявлял интерес к участию железнодорожников в Курской битве.

В своей работе мне приходилось неоднократно общаться с ним по вопросам организации социалистического соревнования, поощрения и награждения работников дороги. Большое внимание он уделял разработке условий соревнования среди коллективов предприятий дороги и особенно среди работников ведущих профессий, которые я вместе со службами разрабатывал на предстоящую пятилетку.

Он не раз вызывал меня в кабинет, слушал мои соображения, знакомился с предложениями, поступившими с предприятий дороги и был убежден, что организованное и целеустремленное соревнование среди работников ведущих профессий станет залогом улучшения эксплуатационной деятельности дороги.

Я был противником включения в категорию ведущих профессий второстепенные должности, которые к эксплуатационной дея-

тельности определенного отношения не имеют. В то же время я предлагал увеличить количество специалистов, которым присваивается звание лучшего по профессии и обязательно после прохождения конкурсного отбора, а не по представленным характеристикам.

По некоторым вопросам у нас были серьезные разногласия. Он терпеливо выслушивал и убеждал меня в обратном, но решения принимал, сообразуясь своими убеждениями.

По его инициативе стали собирать материалы для книги о железнодорожниках Южной в период Великой Отечественной войны. Этот вопрос был поручен начальнику секретариата А. Н. Грякало, который к этому явно подготовлен не был. Он по молодости лет, о войне узнавал только понаслышке да и в работе железнодорожного транспорта разбирался поверхностно.

Я уже находился на пенсии, когда меня пригласил в издательство «Прапор» редактор отдела Л. Н. Каминский и попросил меня посмотреть гранки набранной книги «Магистраль в огне», автором которой был Грякало в соавторстве с И. С. Ковяровым и В. А. Чалым. Он просил меня обратить внимание на правильность написания железнодорожных терминов, наименований станций и, по возможности, фамилий. Одним словом, проверить, нет ли каких-нибудь ляпсусов, так как в тот период уже не было цензуры.

Когда я принялся за чтение текста – ужаснулся. Несуразностей было очень много. Ученическая тетрадь исписана допущенными ошибками. Их было более 200. Кроме искажений в наименованиях станций, населенных пунктов, фамилий, много было непонятных стилистических погрешностей. Например фраза: «Поезда задерживались в пути следования из-за нехватки выхода из строя плохо подготовленных к работе локомотивов».

Каминский сказал, что уже поздно справлять ошибки. Книга находится в печати на фабрике им. М. В. Фрунзе и что за них отвечает издатель.

Я немедленно поехал к начальнику дороги, чтобы доложить ему об этом, но меня к нему не допустили.

В. А. Чалый – один из трех авторов. Он настоящий железнодорожник, умеющих владеть пером и способный представить материал в удобочитаемой форме и поэтому я обратился к нему. Василий Афанасьевич уверил меня в том, что оформлял материал Грякало, а он редактировал отдельные материалы.

Я написал начальнику дороги письмо с указанием ошибок и неточностей и просил его отозвать книгу для исправления и передал через надежного товарища.

Через день меня пригласил Александр Александрович и в присутствии председателя дорпрофсожа А. Н. Бычкова выслушал о всех замечаниях и был возмущен. Он просил меня исправить положение.

– Но книга уже в печати и повторный набор будет произведен за счет заказчика, – сказал я.

– Пусть тебя это не волнует, – сказал он, – мы оплатим все расходы, а что хочешь ты?

– Мне ничего не нужно. Я хочу, чтобы в книге не было несурзностей.

Несколько дней мне пришлось читать и исправлять допущенные ошибки. В издательстве я уже был принят не так доброжелательно. Меня стали уговаривать оставить текст, как набрано в типографии. Но я настоял, чтобы все ошибки были исправлены. Большая часть текста была исправлена, но некоторые неточности все же остались. Надеюсь, что при переиздании в будущем это будет учтено.

Александр Александрович после выхода в свет книги, поблагодарил меня за оперативно проделанную работу и поощрил.

По просьбе издательства я передал для книги более двух десятков фотографий, в основном военного времени. Семнадцать из них, наиболее подготовленные к печати, помещены в книгу. Кроме того, я разрешил использовать необходимые выдержки из книги «На рельсах огненной дуги». В результате автор поместил более 30 страниц готового текста.

После выхода в свет книги «Магистраль в огне», издательство прислало мне письмо с благодарностью за оказанную помощь в редактировании книги и с извинениями, что Грякало самовольно, без ведома издательства, не поместил благодарность издательства в книгу.

«Когда мы получили сигнальный экземпляр, то обнаружили, что из авторского списка ваша фамилия исчезла, а в нашей благодарности появилось слово „частично“».

Итак, вся эта мерзость была сотворена автором прямо в типографии – за нашей спиной. Сигнальный экземпляр поступает в издательство, когда уже весь тираж отпечатан. Нам досадно и неприятно, что так получилось. С уважением Каминский».

За те погрешности, которые были допущены автором, начальник дороги снял его с занимаемой должности.

В последнее время, очевидно под влиянием окружающих его помощников, а возможно и по причине ухудшения здоровья, Алек-

сандр Александрович резко изменился. Был придирчив по пустякам, проявлял грубость к подчиненным и был непререкаем.

Однако это был человек с незаурядными организаторскими способностями, настоящий движенец и я доволен, что был сопричастен с ним по совместной работе.

31. МУЗЕЙ СЛАВЫ И СКОРБИ

У станции Прохоровка 12 июля 1943 года произошло крупное танковое сражение. О грандиозности его достаточно привести лишь один факт. В нем участвовало с обеих сторон более 1200 танков и самоходных установок.

Горела не только техника, весь верхний слой почвы полыхал огнем, превращаясь в обугленные комья.

До этого сражения Прохоровка мало кому была известна, теперь о ней знают не только у нас, но и за рубежом, а легендарные Прохоровские поля по праву поставлено историей в один ряд с Куликовым и Бородинским.

В этом сражении участвовали и железнодорожники. Они под огнем противника обеспечивали подвоз к фронту всего необходимого, многие с оружием в руках участвовали в боях.

Г. К. Жуков дал высокую оценку их ратному труду. «Железнодорожники, работая под постоянным воздействием авиации, а иногда и артиллерии, проявляли массовый героизм и законно заслужили признательность Красной Армии и всего советского народа».

На поле, где проходило танковое сражение, ввысь взметнулся памятник Победы, воздвигнутый к 50-летию Победы. Его высота 52 метра. Через каждые 20 минут бьет колокол. Его звон слышен далеко.

В центре поселка на народные деньги построен Храм Петра и Павла. В Храме, на беломраморных плитах, высечены имена около семи тысяч воинов, погибших в этом сражении.

Сюда едут со всех сторон полонники и не только ветераны, но и молодежь.

Бывший председатель Совета Министров СССР Николай Иванович Рыжков внес огромный вклад в строительство мемориала. Как председатель попечительского совета он внес достойный вклад в героическую историю нашего народа.

В публичную библиотеку, которая носит его имя, Николай Иванович передал большое количество книг из частного собрания. Приезжие

восхищены красотой отделки и удобствами. Прекрасный читальный зал, удобное и доступное расположение книг, хорошая мебель.

Военно-исторический музей Прохоровского танкового сражения расположен в здании дворца культуры и имеет три выставочных зала. Последний зал – зал памяти. Он посвящен тем, кто воевал, кто вынес все тяготы войны, кто восстанавливал разрушенное хозяйство. В этом зале к 50-летию Победы была размещена экспозиция о железнодорожниках, принимавших участие в Курской битве. Выставлен макет бронепоезда «Московский метрополитен», личные вещи бронепоездников, документы, планшеты с фотографиями участников, картина, отображающая будни фронтальной станции, книги и публикации о героических действиях железнодорожников. Эта экспозиция директором музея А. И. Анчипоровым была поручена мне. Пришлось упорно и настойчиво потрудиться над моделированием бронепоезда и написанием картины.

К нашей экспозиции проявляли интерес многие. Один моряк, контр-адмирал, очень долго рассматривал макет бронепоезда, а затем обратился ко мне с просьбой рассказать о бронепоездах. Я был удивлен такой просьбой заслуженного ветерана войны, но он объяснил, что прошел всю войну, но бронепоезда никогда не видел. Неудивительно, ведь он моряк и его место в море.

В Прохоровке мы познакомились с Н. И. Рыжковым. Поговорили о тех днях, когда здесь гремели бои. На прощание он подарил мне только что вышедшую в свет книгу «Как я возвратился в политику». Я также подарил ему свою книгу «На рельсах огненной дуги». В заключении нашей беседы он сказал: «Железнодорожники – надежные ребята. В этом я убедился».

Прохоровка вызывает ностальгию. Здесь я жил с родителями в течение шести лет, здесь узнал, что такое голод, имея в виду голодовку 1933 года, здесь пролита моя кровь и кровь моего отца в период Курской битвы, поэтому я ежегодно посещаю эти места и привлекаю желающих, кто интересуется историей нашей страны в период Великой Отечественной войны.

32. СМЕРТЬ МАШИНИСТА

Но мое повествование было бы не полным, если бы я не упомянул, хотя бы вкратце, дела других бронепоездов, участвовавших в Курской битве.

Наш 60-й отдельный дивизион бронепоездов находился с южной стороны Курского выступа. Он взаимодействовал с 6-й гвардейской армией, которой командовал генерал-лейтенант И. М. Чистяков. 34-й отдельный дивизион бронепоездов находился на участке Волчанск-Приколотное. Бронепоезд «Смерть фашизму» (№667) находился в выемке в районе разъезда Разоренное, второй «Красноуфимский железнодорожник» (№ 712) в тупике разъезда. Оба поддерживали боевые действия 15-й гвардейской стрелковой дивизии, входившей в состав 7-й гвардейской армии под командованием генерал-лейтенанта М. С. Шумина.

О боевых действиях дивизиона хорошо рассказал командир бронеплощадки, а позже командир бронепоезда «Смерть фашизму» Михаил Алексеевич Цветков в книге «На рельсах огненной дуги». При встрече он вспоминал и другие эпизоды боевых действий, не вошедших в книгу. Особенно заинтересовал меня рассказ о машинисте бронепоезда М. А. Кулише. Ведь это частица нашей истории.

«Митрофан Антонович был очень находчив в любых ситуациях. Очевидно, по этой причине командир бронепоезда Ф. Бондарь никогда не давал ему категорических приказов, полагаясь на его опыт и находчивость.

Как-то на станции Лиски фашистские самолеты стремились помешать восстановлению разрушенного моста через Дон.

Бронепоезд мощным заградительным огнем не давал возможности прорваться к мосту и вести прицельное бомбометание. В налете принимало участие 16 самолетов противника. И тогда самолеты построившись в круг, обрушились на бронепоезд.

Старший машинист Кулиш внимательно наблюдал за их действиями и, когда от первого самолета оторвались бомбы, он привел в движение бронепоезд и, набирая скорость, двинулся им навстречу.

Бомбы рвались на месте стоянки бронепоезда, но он не пострадал, вагоны базы, оставшиеся на месте, были разбиты.

Второй случай произошел в 1942 году недалеко от станции Давыдовка. Наступила зима и крепкие морозы заставили вырыть землянки, где в ночное время отдыхали свободные от вахты экипажи. У бронепоезда выставлялось боевое охранение.

В полночь послышался гул самолетов. Они сбросили осветительные ракеты на парашютах, которые осветили стоянку бронепоезда. Зенитчики открыли огонь из всех стволов. В землянках прозвучал сигнал тревоги. Личный состав устремился к своим местам, установленным боевым расписанием.

Ключ от стрелки, ведущей в тупик, где стоял бронепоезд, находился на паровозе. Прекрасно сознавая, что бронепоезд обнаружен и находится в ловушке, Кулиш одним из первых выскочил из землянки, прибежал на паровоз, где взял ключ и во весь дух помчался к стрелке, на ходу приказал дежурному машинисту двигаться к стрелке. В считанные секунды он добежал до стрелки и перевел ее. Бронепоезд успел выехать на перегон, а на том месте, где он стоял несколько минут назад, рвались бомбы.

Трезвый ум, энергичные, смелые действия не раз помогали команде бронепоезда избежать большой беды.

В период Курской битвы бронепоезд находился в глубокой выемки у разъезда Разоренное. Объявлена воздушная тревога. Две группы самолетов: в одной – 16, в другой – 22 машины «проплыли» в сторону Купянска. «Пронесло», – подумали все. Однако отбоя воздушной тревоги не давали.

Командир бронепоезда Ф. Т. Бондарь, находившийся в командирской рубке, вызвал по переговорному устройству старшего машиниста Кулиша, занявшего место за правым крылом паровоза и поинтересовался давлением пара в котле и готовностью ходовой части.

Давление пара нормальное. Отделение тяги к бою готово, – ответил машинист.

Но фашисты не улетели. Сделав отвлекающий маневр и развернувшись на 180°, обрушились на бронепоезд. Вздрыбила земля от разрывов бомб. Облаком пыли бронепоезд был окутан как дымовой завесой. Град осколков ударил по броне. При втором заходе на бомбежку видимость была ограничена из-за пыли и пороховых газов. Это спасло бронепоезд от прицельного бомбометания.

Фашистские стервятники сбросили около 200 бомб. Одна из бронеплощадок взрывом была сброшена с рельс. При этой бомбежке погибло семь человек, девять в тяжелом состоянии отправлены в госпиталь в Приколотное. Погиб и Митрофан Антонович Кулиш, вместе с ним погиб и его помощник – сержант П. Романов.

М. А. Кулиша похоронили на противоположной стороне выемки сразу после окончания бомбежки. Остальных погибших похоронили в поселке.

Прошли годы. Жители поселка на месте захоронения поставили гранитный памятник, на котором высечена и фамилия Кулиша.

На место былых боев не раз приезжали участники боев, родственники погибших. Неоднократно приезжала жена Кулиша – Екатерина Григорьевна с сыном Юрием и внуком Валерием.

Последний, узнав, что его дедушка был захоронен не в братской могиле – начал поиск.

Об этом им стало известно из письма начальника станции Новохоперск, а ему в свою очередь сообщил машинист бронепоезда, направлявшийся в госпиталь после ранения. В этом письме, которое хранится в школьном музее села Пролетарка, указывалось, что могила Кулиша в полутора метрах от телеграфного столба, на котором топором вырублена фамилия и дата смерти Кулиша.

Сын и внук осмотрели все опоры, находящиеся на перегоне. Наконец такой столб был найден, хотя зарубка на нем просматривалась с трудом. Ведь прошло более двух десятков лет.

В тот период перезахоронение останков произвести не удалось. Отложили на следующий год. Но на следующий год произошло кабелирование воздушных линий связи и опоры вместе с проводами сняты и могила Кулиша вновь потеряла.

В Черкассах, где жил и работал до войны М. А. Кулиш, воздвигнут «Холм Славы» в честь воинов, погибших в годы войны, где высечена и фамилия М. А. Кулиша.

Прошло более полувека, когда гремела жестокая и кровопролитная бойня Великой Отечественной войны. Настоящая молодежь воспринимает события тех лет, как легкую прогулку и, не зная правды, трактует эти события по своему.

Считаю своим долгом довести до них суровую правду тех огненных лет, что принудила меня вспомнить некоторые эпизоды, с которыми приходилось соприкасаться.

33. ШТАБ ВОРОНЕЖСКОГО ФРОНТА

С момента занятия позиций войсками Воронежского фронта на южном фланге Курского выступа, штаб его разместился в лесу у совхоза «Политотдел». В тот период немногие знали о месте расположения штаба фронта, а тем более мы – железнодорожники.

В последствии это перестало быть секретом. Отдавая должное полководческому таланту командующего фронтом Н. Ф. Ватутину, на месте, где находился штаб, организован музей, где собраны экспонаты, относящиеся к тому периоду.

Узнав об открытии музея Воронежского фронта, я решил побывать там и ознакомиться с его экспонатами. Музей, как музей. Однако не вписывается в наши понятия. Как правило, музеи располага-

ются в крупных населенных пунктах. Здесь же музей расположен в глубинке и посетителей в нем не густо. Ближайшая железнодорожная станция, с которой автобусное движение ограничено, находится на расстоянии 8 км, поэтому не каждый рискнет поехать в такую глушь.

Я подарил музею книги: «На рельсах огненной дуги», «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Магистраль в огне» и некоторые экспонаты.

Заведующая музеем Галина Алексеевна Головкина познакомила с экспонатами музея. Особенно меня привлекла записка генерала армии Иосифа Радионовича Апанасенко, которую обнаружили за подкладкой партбилета уже в ЦК КПСС, после его гибели. Вот ее текст:

«Я – старый солдат русской армии. 4 года войны империалистической, 3 года – гражданской. И сейчас на мою долю выпало счастье воевать, защищая Родину.

Если мне суждено погибнуть, прошу хоть на костре сжечь, а пепел похоронить в Ставрополе на Кавказе.»

Погиб И. Р. Апанасенко при следующих обстоятельствах. После освобождения Белгорода от фашистских войск он, вместе с генералом П. А. Ротмистровым, выехал на Харьковскую гору на рекогносцировку местности. В этот период налетели фашистские самолеты и при бомбежке он получил смертельное ранение и через 40 минут скончался. П. А. Ротмистров был ранен в голову, а его адъютант убит.

Родился И. Р. Апанасенко в 1890 году на Ставропольщине. В начале войны (22.07.41 г.) он был назначен командующим Дальневосточным фронтом, а с 3 июня 1943 года – заместителем командующего Воронежского фронта.

Леонид Григорьевич Мальцев, работавший заместителем начальника дороги по локомотивному хозяйству, ранее работал на Дальнем Востоке и был знаком с И. Р. Апанасенко. Однажды он рассказал нам, что Апанасенко был недоволен действиями Генерального штаба, когда наиболее боеспособные и хорошо вооруженные подразделения с дальневосточного фронта направлялись на восточный фронт.

Положение на Дальнем Востоке было тревожное. Японские войска усиленно готовились напасть на Советский Союз и соотношение сил было явно на стороне Японии. Он неоднократно обращал внимание Генерального штаба, что может произойти непоправимое.

Когда по данным разведки стало известно, что японские войска готовы перейти границу и начать вторжение на нашу территорию, поступил очередной приказ об отправке на Западный фронт очередной партии войск.

И. Р. Апанасенко написал докладную на имя Верховного Главнокомандующего, в которой обрисовал положение на Дальневосточном фронте и просил прекратить отток войск и боевой техники.

Якобы эта докладная и стала причиной перевода его на Воронежский фронт, где предстояли решающие сражения летней кампании 1943 года.

В Белгороде и Ставрополе талантливому генералу воздвигнуты памятники.

* * *

Сорок пять лет пролетели как миг. Последний год – год ожидания пенсии – был особенно труден. А вдруг что-то не так. Но волновался напрасно. Бесперывный стаж на железнодорожном транспорте утвержден. Он составил 45 лет. Назначена максимальная пенсия 132 рубля. Но в тот период существовал закон, по которому инженерно-технические работники могли получать пенсию только при условии оставления работы или работать на рабочей должности и я подал заявление об увольнении. Но уже через несколько дней наступила настальгия. Я не находил себе мест, все валилось из рук и не знал, куда приложить свою энергию. Меня пригласили в облвоенкомат и просили оказать помощь по оформлению наградных документов, но это продолжалось недолго. Постепенно привык к мысли, что я свободный гражданин и делаю, что хочу. Наконец, имею возможность посещать художественные выставки, музеи, приобретаться к культурным ценностям.

Но долго бездельничать не пришлось. В Харькове организовался литературный музей. Его директор В. А. Поляницкий пригласил меня временно поработать на рабочей должности, но к сорока пяти годам прибавилось еще десять. Однако наличие 55-летнего стажа на пенсию не повлияло.

Прошли годы. Изменилась обстановка в стране. Вместо могущественного союзного государства возникли новые карликовые страны с новым укладом жизни и капиталистической ориентацией. Однако железные дороги продолжают выполнять свое назначение. Они перевозят грузы не только по своей стране, но и по странам СНГ и роль их не ослабевает.

На железнодорожный транспорт пришло новое поколение, наши дети и внуки. Они не знают условий труда и быта железнодорожников в годы войны и в послевоенный период, когда железнодорожный транспорт нашему поколению пришлось восстанавливать из руин. Я буду счастлив, если в какой-то мере помогу им восстановить правду о том времени.

Подписано к печати 8.07.2002. Формат 60×84¹/₁₆. Объем 17,5.
Бумага газетная. Печать офсетная. Тираж 500 экз. Зак. № 1225.

Напечатано в ЗАО «Харьковская типография № 16»
61003, г. Харьков, ул. Университетская, 16.

