

XVI ежегодный всероссийский конкурс исторических работ
старшеклассников «Человек в истории. Россия – XX век»

«...И каждый другого зажжет...»

(А. Блок)

(Тема конкурса: «Цена победы»)

Автор: Авдеев Максим Сергеевич

МБОУ ДОД ДООЦ №1, 660130 г Красноярск;

Руководитель: Купрякова Ирина Владимировна;

Мы живем в преддверье важной даты: 70-ти ление Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. Время отодвигает от нас это событие все дальше и дальше, но интерес к войне не иссякает. Сегодня остается мало тех, кто был очевидцем военного лихолетья. Поэтому появляются исследования, в которых встречаются противоречивые взгляды и оценки, казалось бы, давно известных событий. И если бы, только исследования! Как ни кощунственно это звучит, в начал XXI века находятся те, кто на своих знаменах гордо поднимает фашистскую свастику.

Мы снова слышим рассуждения о величии одного народа, которое затмевает всех других. Льется кровь, рушатся города, гибнут мирные люди. И снова ужас в глазах детей, переживающих кошмар войны. Да, наяву ли, все это?! Иногда, создается ощущение, что человечество сошло сума. Поэтому, нам кажется, что так важны свидетельства тех, кто знает о войне не понаслышке. Мы обращаемся к «устной» или «живой» истории.

В своей работе мы использовали не только материалы, опубликованные в официальной исторической литературе, но и воспоминания ветеранов, которые имели прямое отношение к тому, о чем мы хотим рассказать. Наша работа посвящена людям, которые в годы войны занимали очень сложное положение: их участие в событиях проходило в такой обстановке, которую нельзя было назвать в прямом смысле слова боевой, но и тыловой она не являлась.

Речь идет о тех, кто служил в прифронтовых госпиталях, различных подразделениях которые располагались недалеко от линии фронта. Как, например военно - эксплуатационные отделения (ВЭО) железной дороги, о которых мы хотим рассказать. Проблема заключается в том, что сегодня некоторые работники военных комиссариатов отказываются считать этих людей, служивших в таких подразделениях, ветеранами Великой Отечественной войны. Что является вопиющей несправедливостью, на наш взгляд.

Хотя спорить здесь не о чем, т.к. сам Маршал Победы Г.К. Жуков в своих мемуарах писал о том, что эти подразделения сыграли огромную роль в разгроме врага, начиная с 1943 года. Такую же точку зрения мы встречаем и в книгах о Великой Отечественной войне: «Все для фронта все для победы», Красноярское книжное издательство 1978г; «В центре Транссиба», Красноярск 2008г; «Красноярск - Берлин 1941-1945» Красноярск 2009г и другие.

Трудность нашей работы заключалась в том, что сегодня осталось в живых очень немного людей, которые служили в подразделении ВЭО. Однако, благодаря доброму отношению к нам сотрудников музея Красноярской железной дороги, мы получили возможность ознакомиться с воспоминаниями тех, кого сегодня уже нет.

А те кто живы, сегодня в силу преклонных лет и слабого здоровья, не готовы беседовать со всеми, любопытствующими. Огромное спасибо им за то, что они оставили свои воспоминания в архивах музея. Они доступны всем, приходите, читайте, узнайте – как это было.

Мы решили изучить такое явление, как ВЭО - 44 (подразделение, которое было сформировано в годы войны в Красноярске), о которых были написаны только публикации в краевых газетах. Они имели отношение к железной дороге и распространялись среди тех, кто работает или работал на ней. Своей работой мы хотим сделать эту тему известной всем.

Говоря, о Великой Отечественной войне, мы чаще всего упоминаем события и людей, которые сыграли значительную роль в общеисторическом масштабе, забывая, что историю делают миллионы тех, кто являлись «рядовыми войны». Это миллионы наших сограждан, о которых не пишутся книги, чьи имена остаются неизвестными в нашей истории. Но нам хорошо известно, что битву выигрывает не только талантливый полководец. Он ничего не будет стоить без своей армии. Поэтому мы считаем, что наша работа есть некая дань уважения памяти тех, чьи имена не упомянула официальная история.

Корпус исторических документов в нашем распоряжении был довольно обширный. Мы использовали историческую литературу, материалы СМИ, документы из фондов музея Красноярской железной дороги, а так же воспоминания ветеранов - железнодорожников.

Мы уверены, что Красноярская железная дорога в годы войны, несмотря на то, что находилась в глубоком тылу, сыграла важную роль не только, как транспортная магистраль, которая связывала глубинные районы нашей страны и прифронтовые территории. Железнодорожники Красноярска в полном смысле этого слова были бойцами, которые с оружием в руках, а чаще, без него защищали, как могли свое Отечество. Действия таких подразделений, как ВЭО происходили в обстановке максимально приближенной к боевой, поэтому служащих ВЭО можно смело называть солдатами Великой Отечественной.

Нам хотелось показать на примере ВЭО - 44, как люди вполне мирной профессии становились бойцами в прифронтовых условиях. Люди, которые стали защитниками своего Отечества, а вчера были мирными гражданами, подпитывали друг друга своим мужеством.

Делили трудности, лишения, горечь поражения, но и радость Победы. Словно, зажигаясь друг от друга тем, что принято называть патриотизмом. Только не на словах, а на деле!

Красноярская железная дорога в годы Великой Отечественной войны.

История красноярской железной дороги берет свое начало в далеком прошлом, когда в конце XIX века, когда в России начинается промышленный переворот. В 1891 года началось строительство Великого Сибирского пути. От Челябинска до Владивостока через Маньчжурию он протянулся на 6500 километров, его строительство полностью было завершено в 1903 году.

Красноярск в 1896-1898 гг. стал исходным пунктом прокладки магистрали на восток, к Иркутску. Как и положено, на больших станциях, здесь были и паровозное депо, и кузницы. Здесь же, в железнодорожном районе, находились техническое железнодорожное училище, масса путевых и станционных построек. Официально же 1 января 1898г. участок Красноярск- Иркутск передавался в ведение управления казенных дорог России с организацией платного движения пассажиров. Эта дата и считается отправной в праздновании юбилея Красноярской железной дороги.

Особую страницу в историю Красноярской железной дороги вписала Великая Отечественная война. С первых же часов войны вся страна превратилась в единый боевой лагерь. Центральный Комитет партии и Советское правительство выдвинули лозунг - « Все для фронта, все для победы!».

Железная дорога уподобилась в этот период жизненно-важной артерии, по которой эшелоны с запада везли грузы, эвакуированных людей, а с востока поступало вооружение, продовольствие, медикаменты, людские ресурсы. Деятельность дороги не прекращалась ни днем, ни ночью. Как и на других магистралях страны, на нашей железной дороге был введен график военного времени. Резко повысилась производительность труда, стало поступать много рационализаторских предложений. В первые месяцы войны на Красноярском паровозоремонтном заводе была освоена собственная кислородная станция и освоена выработка кислорода.

На ПВРЗ было создано 17 школ новаторов труда, которые охватывали главным образом рабочих, не имевших достаточного производственного опыта и навыка в работе. Для руководства этими школами привлекались инженерно - технические работники. В новых условиях маневровые паровозы стали работать не на черном, а на буром угле, причем в смеси с опилками и изгарью. Черный уголь сэкономили для фронта. Развернулось мощное стахановское движение.

На заводе выросли новые стахановцы военного времени - двухсотники и трехсотники. Это новое движение патриотов с каждым днем охватывает все большее кол-во рабочих. Они берут на себя конкретные обязательства: работать по-военному, давать столько продукции и хорошего качества, сколько потребует

страна, помня, что выпущенный из ремонта паровоз, вагон-еще один удар по врагу.

В годы Великой Отечественной войны Красноярская железная дорога превратилась в стратегически важный путь: шли эшелоны, готовился подвижной состав, производился ремонт военной техники. Необходимо было перестроиться на новые условия. К перевозкам мирных грузов добавилась отправка воинских эшелонов с военными и техникой, прием эвакуационных грузов с оборудованием, вывозимым из западных областей страны. В первый год войны перевозка пассажиров по сравнению с 1940 годом увеличилось в 1.8 раза, а среднесуточная сдача груженых вагонов составляла 1830 вместо 630.

Эшелоны с эвакуированными предприятиями прибывали в Красноярский край с августа 1941 по февраль 1942 года. Станки, моторы, оборудование оперативно разгружали на станциях Злобино, Базаиха, Абакан, Канск... Работники трудились на пределе возможностей, но у них еще хватало сил на участие в массовых воскресниках. Только на них было разгружено 2150 вагонов со станками и другим оборудованием.

Из воспоминаний работника локомотивного депо станции Т.Е. Анисимова: « С первого дня войны кто по призыву, кто добровольцем ушел защищать Родину. Изменился режим труда. Первое время еще как- то поддерживали его, а потом стало все труднее и труднее. Ежедневно рабочие направлялись на фронт. Но оставшиеся, трудились за десятерых» [2].

24 июня 1941 года Народный комиссариат путей сообщения дал указание железным дорогам сформировать 288 военно-санитарных поездов. Рабочие вагонного цеха Красноярского паровозоремонтного завода в течении шести суток оборудовали несколько санитарных поездов. В августе 1941 года военно-санитарные поезда начали прибывать в Красноярск с запада. Только за пять первых военных месяцев на Красноярскую железную дорогу поступило 52 военно-санитарных поезда. Под госпитали были заняты здания железнодорожных школ, клубов, жилые дома. В локомотивных депо Красноярска и станции Иланская наладили производство мин, снарядов, минометов и огнеметов, другого нужного фронту оружия.

В Красноярском паровозном депо цех, выполняющий оборонные заказы, возглавил слесарь-инструментальщик Федор Гунбин. Федор Георгиевич в первые дни войны обратился к партийный комитет депо с просьбой освободить его от должности нормировщика, на которую был недавно выдвинут, и направить на фронт.

В газете « Красноярский рабочий» за 1941 мы прочитали письмо женщин - жен железнодорожников, работниц железной дороги, обращенное ко всем женщинам Красноярского края: «Мы, жены железнодорожников, - говорилось в письме, - с чувством гнева и ненависти узнали о коварном нападении германских фашистов на нашу священную землю. Мы уверены, что Красная Армия с помощью всего советского народа наголову разгромит любителей легкой наживы. Эта война принесет смерть кроваждному фашизму» [6,104].

Тяжелое положение на фронте в 1942 году привело к тому, что многие мужчины — железнодорожники были мобилизованы в армию. Их заменили женщины - жены, матери, сестры. По инициативе женщин - активисток на дороге была создана сеть санпостов, дружин, организованы новые дружины ПВХО, ГСО. Дорожный комитет РОКК организовал из женщин пять военно – санитарных дружин. Дружины вскоре приступили к учебным занятиям, причем одна из дружин заявила, что постарается закончить учебу досрочно для того, чтобы поскорее бы отправиться на фронт.

На станции Кача по инициативе женсовета были созданы два санпоста, в которых принимали участие десять активисток. Работал здесь и кружок ГСО, в нем занималось двадцать четыре человека. На Красноярском узле было организовано шесть кружков, в которых занималось около двухсот женщин. Жены железнодорожников настойчиво овладевали военными знаниями, производственными профессиями для того, чтобы самоотверженно работать в тылу, а если требуется, то и во фронтовых условиях.

Большой удельный вес в общем кол-ве рабочих в условиях войны стала занимать молодежь - подростки 14-17 лет.

ВЭО - 44

В тяжелом 1943 году, когда фашистские полчища рвались к Сталинграду и нефти Кавказа, на Красноярской железной дороге по приказу ГКО (Государственный Комитет Оборонь) было сформировано три военно-эксплуатационных отделения (ВЭО). Железные дороги страдали во время военных действий в первую очередь, так как были транспортными артериями. Военные- эксплуатационные отделения были предназначены для того чтобы идя за наступающим фронтом восстанавливать разрушенные пути, доставлять по ним на передовую снаряды, военную технику, продовольствие. Сюда брали не только опытных, но и смелых людей, ибо работали подразделения на прифронтовых и фронтовых дорогах. Из трех отделений наиболее заметную роль в военной истории Красноярской железной дороги сыграло ВЭО под номером 44. Сегодня в музее Красноярской железной дороги бережно хранятся воспоминания ветеранов, которые воевали в рядах этого подразделения. Кто - то из них уже ушел из жизни,

как Торопова Екатерина Алексеевна, а кто - то, как Ацапкин Петр Ермолаевич здравствует по сегодняшний день. Их военные биографии содержат уникальные сведения о таком необычном воинском подразделении, как ВЭО - 44.

Персонал поезда состоял из 950 человек. Отделение было полностью укомплектовано штатами для обеспечения работы паровозных колонн, дистанции пути, связи, вагонных участков и отделений движения, снабжено инвентарем и оборудованием, обеспечено лучшими кадрами всех специальностей: паровозными колоннами, дистанцией пути, связи, вагонных участков и отделений движения. В эшелоне были оборудованы условия для работников ВЭО. Имелись санчасть, столовая, парикмахерская, и даже небольшая банька. Но все это имело мало значения, так как эшелон был удобной мишенью для врага и подвергался опасности в любую минуту, будучи практически беззащитен.

17 сентября 1943 года начался славный путь ВЭО - 44 от станции Тула до станции Варшава. Сформировано оно было из железнодорожников Ужура, Боготола, Ачинска и Красноярска в количестве 1500 человек. Получив военные удостоверения они выехали в след за частями нашей армии, освобождавшими Белоруссию, Молдавию, Польшу.

Военно-эксплуатационное отделение прошло славный боевой путь, обеспечивая действия 1-ого Белорусского и других фронтов. Часто без сна, без отдыха, нередко под вражескими бомбежками и артобстрелами железнодорожники невиданными для мирных дней темпами ремонтировали путь, восстанавливали средства связи, объекты водоснабжения и т.п. Перед ними была поставлена задача: как можно быстрее восстанавливать движение на освобожденных станциях, бесперебойно обеспечивать фронт всем необходимым. Базировались ВЭО в 5 - 6 км линии огня. Такие станции назывались «крайними». В Приложении нашей работы мы поместили уникальные документы, сохранившиеся в железнодорожном музее: устав ВЭО, который наглядно показывает трудности, которые ложились на плечи красноярский путейцев. А так же, командный состав подразделения. Основной массой подразделения были молодые люди, среди которых - множество женщин. Конечной станцией где ВЭО - 44 базировалось до Победы, была Варшава, откуда уходило 8 направлений и главное - на Берлин.

За выполнение задания народного комиссара путей сообщения и командования 1-ого Белорусского фронта по продвижению оперативных поездов работники ВЭО-44 были награждены знаками «Ударник сталинского призыва». Среди них начальник станции Варшава - Западная Михаил Акимович Облицов, старший осмотрщик вагонов Н.В. Васильев, заместитель начальника дистанции связи Н.В. Ложкин и другие. Знаком «Отличный движенец» были награждены поездной диспетчер А.Е. Жуков, составитель поездов Ф.А. Мурашко, дежурный по станции Варшава - Восточная М.П. Глушцов и другие. Знаком « Отличный

паровозник» - начальник ВЭО-44 С.Х. Муратов, рабочий угольного склада С.И. Можейко, заместитель начальника депо С.Ф. Кудаков. Выполняя задание командования фронта и народного комиссара путей сообщения, коллектив ВЭО-44 под руководством работников УПН ЦУПВОСОКА в апреле 1945 года добился хороших результатов в своей работе, успешно справился с поставленными задачами по обеспечению фронта всем необходимым для операций по окончанию разгрому гитлеровской Германии.

Чтобы понять важность задач, которые на войне решало подразделение ВЭО - 44, достаточно познакомиться с несколькими боевыми приказами, хранящимися в архиве КрасЖД. Вот один из них, от 27 февраля 1945 года. « За выполнение задания народного комиссара путей сообщения и командования 1 - ого Белорусского фронта по продвижению оперативных поездов наградить наиболее отличившихся работников военно — эксплуатационного отделения №44...» [3].

Но особенно четко и развернуто о действиях ВЭО в годы войны поведал в своей знаменитой книге « Воспоминания и размышления» легендарный маршал, трижды Герой Советского Союза Г.К. Жуков. Вот что он написал в главе, посвященной подготовке к Берлинской операции:«Мы решили навалиться на оборонявшегося противника с такой силой, чтобы сразу ошеломить и потрясти его до основания, используя массу авиации, танков, артиллерии, материальных запасов. Но чтобы суметь в короткий срок скрытно сосредоточить в районе боевых действий всю эту многочисленную технику и средства — для этого требовались титаническая работа. Через всю

Польшу двигалось множество эшелонов с артиллерийскими, минометными, танковыми частями. На вид это были совсем не военные эшелоны — на платформах перевозили «лес» или «сено». Но как только эшелон прибывал на станцию разгрузки, маскировка быстро убиралась, с платформы сгружались танки, орудия и тут же отправлялись в укрытия. Пустые эшелоны возвращались на восток, а вместо них появлялись все новые и новые с боевой техникой. Чтобы представить себе масштабы всех этих перевозок, достаточно сказать, что если бы выстроить по прямой поезда с грузами, отправленными для Берлинской операции, они растянулись бы на 1200 километров» [3].

За успешное выполнение заданий и перевыполнение взятых обязательств в социалистическом соревновании за работу в апреле 1945 года коллективу ВЭО-44 было присуждено переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Летом 1945 года ВЭО - 44 вернулся в Красноярск. Четыре месяца эшелон простоял на запасном пути станции Злобино, ожидая отправки на восток, на войну

с милитаристской Японией. Но такого приказа не последовало. Личный состав ВЭО был демобилизован и приступил к мирному труду.

...Когда наступила долгожданная Победа, эшелон ВЭО - 44 направился на родину, в Красноярск. Однако их еще долго не отпускали на штатскую службу. Шли боевые действия с Японией, и участники отделения получили приказ: быть наготове, возможно, придется ехать на восток. Несколько месяцев продолжалось казарменное положение. Но, на их счастье, вскоре и эта война закончилась. Вне службы стали разрешать ходить в штатской одежде, и это воспринималось как дар судьбы, ведь у девушек все два года был только один комплект хлопчатобумажной военной формы.

Сухие строчки исторических исследований о подразделении дополняют воспоминания ветеранов, которые придают им живое звучание. От этого далекие события становятся более понятными. Им начинаешь сопереживать. Мы приводим некоторые отрывки из биографии ветеранов ВЭО - 44.

Говорят ветераны *(из воспоминаний)*

Петр Ермолаевич Ацапкин

15-летний Петр Ацапкин к началу войны уже работал на станции Ужур, помогая грузить зерно в вагоны, оформлять документы на перевозки и, как многие советские мальчишки тех лет, мечтал попасть на фронт, чтобы бить ненавистного



врага. Но не, достигших призывного возраста на фронт, не брали.

Зимой 1944 года, когда ему исполнилось семнадцать лет, он работал помощником машиниста на станции Ужур. Петр решил самостоятельно, в обход военкомата, отправиться к местам боевых действий: «Ночью, тайком от вооруженной охраны, забрался я в один из товарных вагонов ВЭО-44. Разоблачили «зайца» только в Новосибирске. Сначала хотели сдать парня в милицию и вернуть домой, но потом, поговорив, пожалели и оставили у себя» [11]. Через месяц на призывном пункте в ДК

железнодорожников города Красноярска он официально стал помощником машиниста этого особого подразделения.

Это была дружная боевая семья. Командовал ВЭО-44 полковник С.Х. Муратов - настоящий офицер, требовательный командир и заботливый наставник для молодого пополнения. Рядом были другие опытные сотрудники. Из Сибири вместе с поездом ВЭО - 44 Петр Ацапкин попал сначала в Тулу, откуда враг отступал на запад, оставив после себя разрушенные дороги, мосты, железнодорожные сооружения. Все это надо было оперативно восстановить, привести в порядок, что требовало немалых усилий. Затем ВЭО перебросили на западное направление.

...Первое боевое крещение молодой сибиряк П. Ацапкин получил, когда эшелон ВЭО оказался в районе Киева. В один из дней поезд попал под мощную атаку с воздуха. Взрывы бомб и пулеметные очереди слились в кромешный ад. После налета выяснилось, что есть раненые и убитые. П. Ацапкин вместе с другими оперативно приводил в порядок пострадавший от бомбардировок состав. Работали железнодорожники ВЭО - 44 почти круглые сутки, не щадя сил.

Особого отношения требовал подвоз к линии фронта военных грузов. Платформы эшелона надо было замаскировать так, чтобы сверху, для воздушных разведчиков врага, он не был похож на военный эшелон. Маскировали технику на платформах ветками деревьев и кустарников, сеном, защитными сетками, другим подручными средствами. А вот сам паровоз с дымящей трубой замаскировать было невозможно, а именно поразить «голову» состава всегда стремился противник. Там находились практически, беззащитные, машинист и его помощник. Одним из которых, и был Петр Ацапкин. Ветеран считает, что только чудом он ни разу не был ранен в тех смертельных поездах.

Петр Ермолаевич говорит, что никогда ему не было так страшно, как в тот момент, когда на тебя сверху пикируют бомбардировщики с крестами на крыльях, полосуют при этом пулеметными очередями, скидывают бомбы, а ты внизу, в кабине машиниста, на рельсах. Невозможно свернуть ни влево, ни вправо, возможен только маневр назад или вперед.

В феврале 1945 года в относительной тишине, и под обстрелами и бомбежками эшелон двигался вперед вместе с фронтом на запад, к польской столице Варшава, где развернулись ожесточенные, кровопролитные бои. «Сотрудники нашего отделения, иногда на руках, под огнем врага переправляли свои вагоны по временному мосту через Вислу к Варшаве. Среди них было немало девушек и парней из Красноярска: 18 - летняя З. Аристархова, младший стрелочник, ее боевые подруги Оля Волочина, Аня Романова, Катя Семенова, Коля Грищенко, Володя Медюк, Алексей Белошапкин и другие. Со многими из тех, кто

не погиб, я после Победы не раз встречался на Красноярской железной дороге», - рассказывает на встречах ветеранов в музее железной дороги Петр Ермолаевич» [11].

Свой вклад в поистине титаническую работу по окончательному разгрому врага, в Великую Победу внесли военные железнодорожники красноярских ВЭО, в том числе ВЭО - 44, получившего летом 1945 года переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона и благодарность за личной подписью Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина. Конец войны и салют Победы встретил наш земляк П.Е. Ацапкин в освобожденной Варшаве.

Особенно впечатляет то, что люди, которые практически, находились на передовой, не были вооружены. Петр Ермолаевич иронически вспоминает американский пистолет, «Томпсон», который он носил до конца войны, но не сделал из него ни единого выстрела. Больше всего он боялся его потерять. Зато разили врага танки и орудия, мины и снаряды, доставленные железнодорожниками ВЭО - 44 к местам ожесточенных сражений. И врага Петр Ермолаевич видел только пленных.

На груди у ветерана П.Е. Ацапкина орден Отечественной войны, медали «За победу над Германией», «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны», медаль Г.К. Жукова, другие заслуженные награды. Тридцать лет проработал он в локомотивном депо Красноярск, потом еще десять лет на ЭВРЗ.

Воспоминания другого ветерана ВЭО - 44 Тороповой Екатерины Алексеевны хранятся сегодня в музее вместе с ее документами. Самой Екатерины Алексеевны уже нет в живых. Поэтому листы, исписанным круглым, детским подчерком, сотрудники музея хранят особенно бережно.

В годы войны она служила телеграфисткой службы связи управления магистрали и в 1943 году была взята на работу в штаб ВЭО, где вскоре получила звание сержанта. Воспоминания Тороповой Е.А. дополняют сведения о ВЭО - 44.

Торопова Екатерина Алексеевна

Это время наши войска уже вели наступление по всем фронтам, но немцы просто так захваченные города и деревни не оставляли: разрушали здания, мосты, железнодорожное полотно. Эшелон был, по сути, домом на колесах для тех, кто вынужден был жить в состоянии постоянного движения. Службой связи руководил майор Ивочкин и капитан Львович. В составе эшелона находились достаточно удобные вагоны - штабы, клуб, медсанчасть, столовая, кухня. Рядовой состав жил в теплушках. Была и открытая платформа, которая часто превращалась в импровизированную сцену, где самодеятельные артисты, давали концерты для бойцов Красной Армии. Большая часть тех, кто служили в составе ВЭО - 44 были

молодые люди. Молодость брала свое, даже под бомбежками и в предчувствии постоянной близкой смерти. Видимо поэтому, молодежь ВЭО - 44, проявив инициативу, создала ансамбль, который стал своеобразной отдушиной для людей на войне. Ансамбль состоял из гитаристов и баянистов, скрипачей и трубачей. Нашелся музыкант, освоивший ударные инструменты - это была Екатерина Торопова.

Первая бомбежка эшелона запомнилась ей на всю жизнь. Сразу загорелись два вагона, и пожарным было не до тех, кто обслуживал эшелон. Перепуганные до смерти, юноши и девушки, мужчины, и женщины выбегали из вагонов и бежали на



насыпной вал, где падали вповалку, друг на друга. От леденящего душу ужаса инстинктивно хотелось спрятать голову как можно глубже в землю. К счастью, при той бомбежке никто из эшелона не пострадал. Еще один случай, навсегда врезавшийся в память Екатерины Алексеевны, произошел в белорусском городке Калиновичи. Там, замаскированные стояли на путях вагоны - бани, и поздним вечером, под прикрытием темноты, им разрешили в них помыться, Это была единственная баня за все два года военных дорог. После служащих эшелона в вагонах - банях стали мыться солдаты, уходившие на передовую. Обстановка

была спокойной, Екатерина Алексеевна, как дежурная связистка, не получила никаких сведений и грозящей опасности, а она уже была рядом.

Неожиданно в район железнодорожных путей устремились осветительные ракеты. Их было так много, что стало светло как днем. Станцию с воздуха заметили «мессершмитты» и открыли по ней огонь. Бойцы, пытаясь, спастись, выбегали из бань и, как подкошенные, падали на рельсы: «Один солдат, закрывая голову руками, пытался добежать до нашего вагона, но в этот момент в него попал снаряд, и голова бойца, как срезанная, покатила под откос. По инерции погибший сделал еще несколько шагов и, стукнувшись об вагон, рухнул на землю» [9]. К тому времени юные красноярцы уже многое видели на войне, но этот случай - из особого ряда. Позже Екатерине Алексеевне часто снилась эта бомбежка, и каждый раз она просыпалась в холодном поту и долго не могла уснуть. После войны читая стихи поэтессы Юлии Друниной, она отметила для себя строки, которые могли бы передать ее тогдашнее душевное состояние:

Я только раз видала рукопашный,

Раз - наяву и тысячи - во сне.

Кто говорит, что на войне не страшно,

Тот ничего не знает о войне.

Поистине под этими словами может подписаться каждый, кто, находясь на дорогах войны, постоянно ощущал ее смертельное дыхание.

Иванов Григорий Семенович

В рядах ВЭО - 44 воевали не только служащие Красноярской железной дороги. Нелегкими военными путями в составе этого отделения прошел инженер - капитан Григорий Семенович Иванов, со станции Боготол. Где ему было поручено сформировать роту, добровольцев в которую он подбирал среди коллег по родному предприятию Ключвенской дистанции пути.

Сюда в июне 1941 года он прибыл с дипломом Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта. Выпуск его из института состоялся за неделю до начала войны. Но необходимость в специалистах железнодорожниках была так велика, что на фронт он попал только через два года в составе ВЭО - 44. Здесь он служил под командованием начальника путевой части Анатолия Ильченко, выполняя самые трудные и ответственные задания. В освобожденной от фашистов Польше поручением особой важности, стал для Григория Семеновича ремонт разрушенного моста через реку Вислу. Войска и техника прошли по нему беспрепятственно.

Проничева (Волкова) Валентина Васильевна

Жительница нашего города попала на фронт добровольцем в 18 лет. Она так стремилась к этому, что даже писала письма наркомку путей сообщения Л.М. Кагановичу. Но только на основании постановления Государственного Комитета

Обороны от 7 сентября 1942 года 18-летнюю железнодорожницу направили в ВЭО - 44, в котором она являлась помощником машиниста уже с опытом работы. В постановлении говорилось, что... «на основании Постановления Государственного Комитета Обороны Волкова Валентина Васильевна находится на положении работника, состоящего в рядах Красной Армии - в Военно — эксплуатационном отряде №44» [12]. Первые впечатления: «Составы двигались очень медленно. Ведешь состав, а тут — налет. Нужно останавливаться, по возможности прятаться, где — в окоп, где — на обочине» [12]. До сих пор вспоминает Валентина Васильевна своего начальника - Антона Михайловича Петрова, бывшего в ВЭО диспетчером, и дежурным, и начальником



локомотивного депо: «Он и строг был, и опекал нас, и опекал нас, девчонок. В Варшаве он был начальником локомотивного депо. Голодали мы там сильно. Однажды Петров, добыл для нас где — то на складах мешок муки и масла постного. Объялись оладьями» [12]. У всех разные воспоминания о войне. А у нашей героини самое сильное о том, как пыталась достать застрявшую между рамами, почерневшую картофелину. С трудом добыла, но съесть не смогла. Даже от сильного голода! Такие воспоминания о войне делают ее еще страшнее, чем рассказы о танковых сражениях.

Но юные девочки все понимали: «Мы с девчатами терпели. Что ж делать - война ведь» [12]. К счастью, серьезных ранений наша героиня не получила ни разу. На память о войне осталась царапина на шее, когда во время налета что то сильно ударило ее. Толи пуля, толи что - то другое. За заслуги перед Родиной, Валентину Васильевну наградили орденом Отечественной войны, медалью «За победу над Германией», а так же другими медалями.

Нина Михайловна и Степан Анастасович Соболевы

Супруги Соболевы не только вместе прошли войну, но здесь зародилась и их любовь. Нина, в девичестве, Егорова в 19 лет работала в ВЭО поваром. Здесь она встретила своего супруга, который был помощником машиниста и заместителем начальника локомотивного депо в Западной Варшаве. Они вспоминают: «Однажды в восстановленном через Вислу мосту подмыло среднюю подпорку, и пропускать по нему полный состав было немыслимо.

Расцепили вагоны и проталкивали через мост по одному. При наступлении на Варшаву перебрасывали к линии фронта 5-ю танковую армию. Работали со светомаскировкой, чтобы не обнаружиться себя. Танки заправлялись на платформах и прямо оттуда — в бой» [8].

Кроме супругов Соболевых сыграли свадьбу Антон Михайлович и Нина Егоровна Петровы. Свадьбы - сказано слишком громко. Разогрели сухой поек, чуть посидели и с тех пор всю жизнь прошли рука об руку. Антон Михайлович вспоминал о юных девушках железнодорожницах, таких как его жена в то время:

«На них все и держалось. Сегодня стрелочница, завтра, когда отдали бойцам подъемный кран, такой был приказ — девушки становились грузчицами и заполняли тендер паровоза топливом» [8].

Кто - то, из военных писателей, сказал, что война - это «жизнь внутри жизни». Наверное, это правильно. На войне сражались, убивали, но и влюблялись, понимая, что жизнь продолжается. И почему, об этом не пишут в учебниках истории?!

К сожалению, сегодня ветеранов становится все меньше и меньше. Подразделения ВЭО были уникальны по своей сути. Находясь как бы в тылу, люди переносили все тяготы и ужасы передовой. Причем обязанностью служивших в этих отделениях, являлось не просто наблюдать события, а активно действовать в сложной прифронтной обстановке. Трудно вообразить себе, как эти гражданские люди, не умеющие обращаться с оружием умудрялись в условиях к максимально приближенной к боевой, выполнять такую рутинную работу - восстановление железнодорожного полотна. Но исходя из воспоминаний наших ветеранов, мы можем смело утверждать, что со своей задачей они справлялись ответственно, не жалея себя.

Заключение

Самоотверженный труд работников тыла описан уже много раз. Но на примере Красноярской железной дороги, а именно, ВЭО - 44 мы увидели, что труженики тыла в любой момент могли оказаться участниками событий на передовой. Это особенно важно, так как сегодня небрежное отношение к собственной истории порождает не только забвение среди современных россиян, но и толкает их на чудовищные поступки, которым нет оправдания.

Показательным примером является поведение одного из городских военкоматов Красноярского края, который отказал родственникам умершего ветерана служившего в составе подразделения ВЭО - 44, в праве считать его ветераном Великой Отечественной войны. Мы хотим, чтобы работы подобные нашей, давали возможность подрастающему поколению лучше знать свою родную историю. Относиться бережно к тем, чьими судьбами эта история творилась и не совершать подобных непростительных поступков.

Самое обидное для нас, это то, что общение с этими удивительными людьми получилось только по телефону. Да и рассказывать им сегодня сложно, подводит память, тягостные воспоминания бередят сердца пожилых людей. Не по-человечески это, даже ради благой цели – узнать правду из уст очевидцев – тревожить тех, кто и так прошел очень тернистый жизненный путь. Мы снова и снова перебирали листы, исписанные то четким, то неразборчивым подчерком. И словно слышали их голоса, говорили с ними. С теми, кого уже нет, с теми, кто еще встретит светлый праздник Великой Победы будущей весной.

А мы написали большую работу, с которой выступаем среди учащихся школ, студентов Красноярских вузов, среди тех кто приходит в школьный музей, где есть целая комната, посвященная ушедшей войне. Это такая малость, которую мы можем сделать ради бойцов ВЭО – 44. Но из маленьких ручейков получаются могучие реки, как наш Енисей. А из фрагментов наших работ сохранится большая Память, которую мы передадим будущим поколениям. Так зажигаюсь друг от друга!

Библиография

Источники:

1) Устав ВЭО - 44 (фонды МКРЖД)

Литература:

2) Л. Горбанина. Все для фронта, все для победы, г. Красноярск, 1978 , 416 стр.

3) Т.Н. Елинская. Красноярск - Берлин 1941 - 1945 гг, г Красноярск, 2009 , 448 стр.

4) В.А. Корчин и Н.А. Юрлов. По шпалам из века в век «Очерки истории путевого хозяйства Красноярска железной дороги(1893-2011)», г. Красноярск, 2011 ,304 стр.

5) М.И. Николаева. Очерки истории Красноярской краевой организации КПСС 1895 - 1980, г. Красноярск, 1982, 600 стр.

6) В. Рагозин и Ю. Никотин. В центре Транссиба, г. Красноярск, 2008, 320 стр.

7) В.И. Федоченко. Межвузовская конференция студентов и аспирантов посвященная 375 - летию города Красноярска, г. Красноярск. 2003, 271 стр.

9) В.Н.. Шевченко. Создание оборонной промышленности Красноярского края в годы Великой Отечественной войны(1841-1945), г. Красноярск, 2005,

10) Шла война народная 1941 - 1945, Красноярское книжное издательство, г. Красноярск, 1985.

11) Красноярский край в годы Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг. (по документам архивного агенства Красноярского края), 2010.

Статьи из газет:

12) Н. Зайцева. На «крайней» станции, Красноярский рабочий, г. Красноярск, 23 апреля 1989.

13) Г. Ланская. Эх, дороги... Красноярский железнодорожник, 6 мая 2006.

14) Н. Купряхин. Обо мне помнят, Красноярский железнодорожник, 6 мая 2006.

15) Ю. Никотин. Поезд особого назначения, Красноярский рабочий, 8 мая 2013.

16) Н. Иртюга. Обыкновенный звонок, Красноярский железнодорожник, 6 мая 2006.

17) М. Панова. Под перестук колес... Красноярский рабочий, 2008.

18) Н. Купряхин. Обо мне помнят, Красноярский железнодорожник, 6 мая 2006.

19) Т. Чендальская. Щедрое сердце, Красноярский железнодорожник, 6 мая 2006.

Полевые исследования автора:

20) Интервью с научным сотрудником МКРЖД Исаевой Н.С. от 14.01.2014.