

Ей все еще снится Сталинград

Елена Мироновна Чухнюк — живая легенда. В 23 года она стала машинистом паровоза, в 26 лет — Героем Социалистического Труда. А между двумя этими датами была кровавая безжалостная война...



В июньское утро 1941 года ударил по нервам сигнал воздушной тревоги. Фашистский самолет уже делал разворот над станцией, готовясь сбросить бомбы, а там, на путях, - состав с боеприпасами, и она з паровозной будке. Надо немедленно уводить его на перегон! Рука легла на реверс: паровоз окутался облаком пара и начал набирать скорость. Но следом рванулись фашистские стервятники. За каждый уничтоженный поезд пилот «люфт-ваффе» получал в награду «железный крест», и они не хотели упустить свой шанс.

А Лена начала играть с ними

в кошки-мышки»: то наберет скорость, то резко затормозит. Этому трюку ее научил один старый машинист. Бомбы рвались то спереди, то сзади, а в поезд ни одна не попала. Израсходовав боезапас впустую, самолеты улетели. А она привела обратно на станцию посеченный ос-колками и пулями, но целехонький состав.

Было ли ей страшно? Елена Чухнюк говорит: «Не верьте тем, кто говорит, что на войне нет страха». Но было ведь что-то выше страха, что заставляло людей делать то, что должно делать на войне. Был дан приказ: обеспечить фронт всем необходимым, несмотря ни на что. И железнодорожники этот приказ выполняли, не щадя своей жизни. После войны маршала Жукова просят: «Кому бы вы отдали награду №1?», и он ответит: «Железнодорожникам - они очень много сделали для Победы».

Ежедневно и ежечасно эти люди: вершили свой героический труд. В Брянске Елена Чухнюк прицепила свой паровоз к эшелону с ранеными, когда фашисты прямой наводкой батареей уже обстреливали станцию. И увела поезд, можно сказать, из-под носа у фрицев.

А под Орлом чуть не попала в ловушку. Путевой обходчик предупредил, что впереди дорогу перерезали фашистские танки. Но и сзади был враг — немецкие части уже входили в город. Свой паровоз бросить она не могла. И поэтому рванула вперед: авось проскочим! Паровоз пронесся от немцев буквально в десятках метров! Ге даже растерялись от такой дерзости. Начали стрелять вслед, но поздно - поезд уже ушел.

«Я часто водила поезда к самой линии фронта, - говорит Елена Мироновна. - Однажды

поездка оказалась очень тяжелой, несколько раз в пути бомбили, то и дело приходилось делать остановки. Солдаты бежали укрываться в лес, а я не могла оставить паровоз. Когда добрались до места, силы кончились — буквально выползла из кабины и села прямо на насыпь, прижавшись к колесу. Тут подбегает командир: где, мол, машинист? Хочу ему руку пожать за то, что так смело и мастерски довез нас до фронта! «Ты что, не слышишь, девонька, — говорит, — я тебя спрашиваю: где машинист?» А я сижу, вся чумазая, уставшая — и так обидно мне стало. «Да я и есть машинист, - отвечаю ему тихо, или не похожа?» А командир после минутного замешательства сказал: «Если уж такие девчонки водят поезда без страха - значит, мы непобедимы!»

Потом ее бригаду вместе с паровозом «Эм 723-88» (его номер она до сих пор помнит) включили в состав 4-й колонны Особого резерва НКПС. И бросили под Сталинград. Вот где было пекло! До сих пор ей снится черная степь, выжженная огнем и солнцем. По этой степи проложили знаменитую Волжскую рокаду, причем в немыслимые сроки - за 103 дня. На станции Петров Вал стоит памятник тем, кто ее строил. Но были еще и те, кто под огнем противника обеспечивал движение поездов по этой тонкой стальной ниточке, которую защитники Сталинграда называли «дорогой жизни». По ней в осажденный город поступали боеприпасы, продовольствие, подкрепление. Поэтому фашисты бомбили рокаду почти беспрерывно. Главной их целью было разрушить транспортные коммуникации, прервать связь осажденного города с «большой землей». Но после каждой бомбежки, словно из-под земли, появлялись путейцы и

«латали» путь. По этой ветке только с июня и до конца декабря 1942 года к Сталинграду было отправлено 4,5 тысячи поездов. Они следовали через каждые 50 минут - по 25 поездов в сутки! Бывало и такое: подъезжает поезд - а на станции никто не встречает. Нет никого в живых - прямое попадание. На входной стрелке лежит стрелочник с сигнальными флажками в руках - он и мертвый остался на своем посту.

Смерть на войне буквально ходила по пятам. На станции Петров Вал угодили под очередную бомбежку, и при первых разрывах вся бригада посыпалась с паровоза кто куда. Лена прыгнула в какую-то яму, сжалась в комок и крепко зажмурила глаза: «Господи, пронеси!» А когда открыла глаза, то увидела, что рядом воткнулась в землю... 250-килограммовая неразорвавшаяся бомба. Но паровоз живой, и машинист живой. Дала гудок: поехали!

На войне день прожили - уже радость. Хотя что это за жизнь? Сутками на паровозе - в угольной пыли у раскаленной топки. Едешь, а в голове одна мысль: уголь кончается - как доехать? Водокачку разбомбили - где водой заправляться? После бессонных ночей по очереди отсыпались в теплушке, где была печка-буржуйка. Там и питались. В депо им выдавали паек на 15 дней, но его съедали за неделю. От голода спасала солдатская каша. В редкие минуты затишья 16-летний кочегар Василий Галего успевал разжиться ведром борща или каши на полевой кухне.

Саму ее однажды шатались отправить в тыл. Она наотрез отказалась. Ее семья осталась в украинской деревушке под немцем в оккупации, и от родных с начала войны Елена не получала ни строчки, захвачен был и Гомель, где

она училась на курсах машинистов, под фашистским сапогом стонала вся белорусская земля. А ее в тыл? Но в тыл ее все-таки отправили, правда, со всей 4-й колонной, в которой было 30 паровозов и 30 бригад. Страна замерзала, не хватало топлива - Донбасс был отрезан, Кузбасс далеко. Поэтому решено было «распечатать» г Воркутинский угольный бассейн. Их перебросили на Северо-Печорскую дорогу с приказом: обеспечить вывоз угля! В ту зиму стояли лютые морозы за минус 50. Смазка в буксах замерзала, колеса намертво схватывались с рельсами, и паровозы порой не могли сдвинуть с места тяжелые составы с углем. В пути находились по трое суток. Работа каторжная: по 18-20 тонн угля приходилось лопатой перебрасывать в топку на «плече» в 300 километров. И однажды Елена Чухнюк вызвала по селектору диспетчера дороги:

— Я проведу состав за 11-14 часов — только дайте «зеленую улицу»!

Так было положено начало соревнованию за ускоренное продвижение угольных маршрутов. Девчонка своим почином задела самолюбие машинистов, и они вслед за ней повели тяжеловесные составы в ускоренном режиме. Были до минимума сокращены остановки в пути на дозаправку. Поезда пускали один за другим с небольшим интервалом. И машинистам все время приходилось высовываться из окошка паровоза и следить, как бы в морозном тумане не въехать в хвост впереди идущему составу. Они чувствовали себя как в аду. В лицо хлестал ледяной ветер, от которого слезились глаза и деревенела кожа. А рядом в паровозном котле билось огненное пламя и обдавало нестерпимым жаром, когда

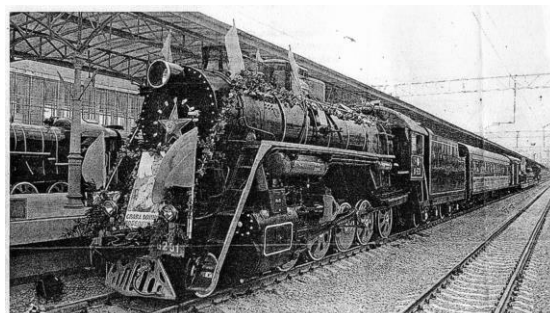
открывалась топка. А когда она закрывалась - мерзли ноги даже в валенках. Насквозь они промерзли на этом Севере, все здоровье свое оставили. Но задачу выполнили!

А летом 1943 года снова колесили по фронтовым дорогам их паровозы - безотказные, рабочие лошадки войны. В то время на Курской дуге развернулись жестокие бои. Наши части начали теснить немцев, но на одном из участков фрицы прорвали фронт. Остановить их могли только тяжелые танки. И командующий отдал приказ ввести в прорыв резервную танковую бригаду. В считанные минуты она погрузилась на платформы. А комбриг нахмурился, увидев девушку-машиниста, которой поручили вести поезд. И вместе с ней поднялся в паровозную будку. На всякий случай — чтобы не сбежала.

— Мы должны быть в Н-ске через час и ни минутой позже! - заявил он.

Будем! — ответила она.

В пути их семь раз бомбили, приходилось расцеплять состав, чтобы убрать покореженные платформы. Комбриг уже нервно поглядывал на часы. Но они успели! Поезд пришел на станцию на 10 минут раньше назначенного срока. Бой только разгорался. И сойдя с платформ, танки пошли в атаку.



А потом началось

победоносное наступление наших войск по всему фронту. В результате знаменитой операции «Багратион» были освобождены Смоленск, Витебск, Гомель, Минск... Наши войска стремительно продвигались на запад. А за ними шли железнодорожники, восстанавливая пути. Каждые сутки около 100 паровозов доставляли на фронт горючее, боеприпасы и продовольствие. Среди них был и «Эм 723-88» вместе с девушкой-машинистом. Ноябрьской ночью на одной из белорусских станций Елену Чухнюк позвали к телефону. Начальник колонны Николай Ломовцев сообщил, что по радио только что передали Указ Президиума Верховного Совета СССР - ей присвоено звание Героя Социалистического Труда. И поздравил с высокой наградой. К счастью, на улице было темно, шел дождь, поэтому никто не увидел ее слез...

После войны Елена Чухнюк окончила МИИТ, потом много лет работала в локомотивном главке МПС СССР, занимаясь внедрением новой техники. Но военные подвиги не забыли - ее именем назвали электричку на Московской железной дороге. А в Беларуси пустили из Гомеля в Могилев дизель-поезд с именем «Елена Чухнюк» - в память о том, что именно в Гомельском локомотивном депо до войны работала легендарная девушка — машинист паровоза.

Тамара АНДРЕЕВА