

ГОМЕЛЬ В ГОДЫ ОККУПАЦИИ

СОЛДАТЫ ПОБЕДЫ

Железная стойкость



...Осенью 1941 года на московском железнодорожном узле формировались первые колонны паровозов особого резерва Наркомата путей сообщения СССР. Туда для работы направлялись лучшие железнодорожники.

В депо Москва-Киевская в основном из гомельских железнодорожников создали такую колонну — ОРКП-4. Командиром роты в ней стал Виталий Дмитриевич Рывкин, заместитель начальника депо Жлобин. Старшим машинистом в этой колонне была 25-летняя Елена Чухнюк, единственная женщина-машинист паровоза Гомельского депо. Елена возглавила комплексную бригаду паровоза «Эм723-88», имея в подчинении две бригады из 26 человек.

Первый рейс ее колонны в Сталинград состоялся осенью 1942 года. Вести состав приходилось по дороге, которая была построена на голой земле, без насыпи: на землю положены шпалы, на них — рельсы. На станции Петров Вал попали под сильную бомбежку. Одной из бомб разворотило паровозный тендер, взрывной волной Елену оглушило, а осколком ранило в ногу. Однако она смогла вывести из-под бомбежки состав с 38 вагонами авиабомб, спасла бесценный груз, который ждали на фронте.

К концу 1942-го ОРКП-4 перевели за Полярный круг, на Северо-Печорскую железную дорогу, так как страна замерзала, не хватало топлива: Донбасс был отрезан, Кузбасс далеко. Поэтому решено было «распечатать» Воркутинский угольный бассейн. В ту зиму стояли лютые морозы — минус 50. Смазка в бункерах 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 за одну поездку в 300 километров. Елена Чухнюк и ее бригада организовали новаторское скоростное движение по дороге угольных маршрутов. И в один из дней отважная девушка провела тяжеловесный состав с углем за одиннадцать часов, сократив время доставки груза более чем втрое. Этому примеру последовали другие машинисты. До минимума сокращались остановки в пути на дозаправку. Поезда пускали один за другим с небольшим интервалом.

Условия для машиниста были адские. Все время приходилось высовываться из окошка паровоза и следить за тем, чтобы в морозном тумане не въехать в хвост впереди идущему составу. В лицо клещал ледяной ветер, при открытой топке было невыносимо жарко, при закрытой мерзали ноги даже в валенках, комбинезон буквально примерзал к телу, и снять его можно было только спустя несколько часов



Елена Чухнюк

пребывания в отапливаемом помещении... Елена в числе первых железнодорожниц была удостоена в годы Великой Отечественной войны звания Героя Социалистического Труда.

...В первые дни войны гомельские железнодорожники создали 30 передвижных мастерских для ремонта танков, пушек, тракторов, автомашин, необходимых для сражающейся армии, но вскоре все пришлось эвакуировать вглубь страны на Восток. Из числа гражданского населения в

железнодорожного техникума Н. Н. Кунцевич. Большинство ополченцев погибли, защищая свой город.

В годы войны на фронтовых железных дорогах действовало около 500 бронепоездов и бронеплощадок, в том числе 230 зенитных, защищавших небо над станциями и мостами от вражеской авиации.

В 1941 году после эвакуации мирных жителей и материальных ценностей большинство железнодорожников Гомельского и Жлобинского узлов были направлены на за-

Для нужд фронта было перевезено более 19,7 миллиона вагонов.

Состав из них опоясал бы земной шар по экватору свыше шести раз

первую очередь эвакуировали детей. Из Гомельского эвакуационного пункта в июне — августе 1941 года отправлено в тыл более 80 тысяч человек.

Из Гомеля в кратчайший срок были вывезены в тыл заводы «Гомсельмаш», станкостроительный имени Кирова, «Двигатель революции», Гомельский ПВРЗ; фабрики «Коминтерн», «Везувий», «Труд», «Спартак». Из Речицы — гвоздильный завод «Интернационал», дубильно-экстракционный, фанерный заводы, спичечная фабрика «X лет Октября». Для вывоза только оборудования и материалов завода «Гомсельмаш» потребовалось 1370 железнодорожных вагонов. Завод имени Кирова и ПВРЗ отправили 1130 вагонов с оборудованием.

Гомельские железнодорожники приняли активное участие в защите города. В июле 1941 года в Гомеле был создан Гомельский полк народного ополчения, состоявший из трех батальонов. Второй батальон формировался на базе Гомельского железнодорожного техникума. Основу его составили преподаватели, учащиеся и 75 рабочих Гомельского вагонного депо. Возглавил батальон директор

железнодорожного техникума Н. Н. Кунцевич. Большинство ополченцев погибли, защищая свой город. В годы войны на фронтовых железных дорогах действовало около 500 бронепоездов и бронеплощадок, в том числе 230 зенитных, защищавших небо над станциями и мостами от вражеской авиации.

В 1941 году после эвакуации мирных жителей и материальных ценностей большинство железнодорожников Гомельского и Жлобинского узлов были направлены на за-

щиту Москвы. Под бомбежкой, при отсутствии необходимой техники приходилось вести строительство 290-километровой Московско-Обводной дороги. На ее строительстве героически трудились машинисты Гомельского депо А. М. Праведный, С. Н. Равский, Г. К. Турик, А. И. Шамычек, И. К. Кульвинский, А. С. Жарин, Г. А. Струков, Е. И. Елкин и многие другие.

Многие железнодорожники Гомельщины влились в паровозные бригады Подмосквы, были награждены медалями «За защиту Москвы».

Железнодорожники обеспечили проведение более 50 стратегических и наступательных операций в ходе Великой Отечественной войны, своевременно доставляя из глубины страны боеприпасы, горючее, продовольствие. Одной из первых подпольных организаций в Гомеле была группа комсомольцев во главе с учащимся 10-го класса шестой железнодорожной школы Иваном Железняковым. Она действовала до сентября 1943 года. И. Железнякова, З. Боровикову, П. Степанцова гестапо расстреляло после жестоких пыток. Подпольную группу пао-

возного депо возглавлял Александр Брикс, который работал до войны помощником машиниста и был оставлен Железнодорожным райкомом партии для подпольной борьбы в немецком тылу. В сентябре 1941 года Брикс устроился в депо кочеваром. В этой группе были и брат Александра Николай Брикс, также Евгений Емельянов, Евгений Хомич.

В Гомеле действовала также подпольная организация семьи железнодорожников Ворониных — Федора, его жены Марии Адамовны, сына Петра. Квартира Ворониных по улице Смольной, 29, стала базой хранения и передачи гомельским патриотам толовых шашек, мин, гранат и другого оружия. В организацию входило 17 молодых железнодорожников.

Преподаватель железнодорожного техникума Роман Тимофеев возглавил подпольную молодежную организацию. В ней состояли и комсомольцы Тимофей Бородин и Иван Шилив. Эта подпольная организация действовала до освобождения Гомеля.

Часть рабочих Гомельского паровозоремонтного завода осталась на оккупированной территории. Гитлеровцы насильно собрали их для налаживания работы по ремонту своих вагонов и паровозов. Одной из подпольных групп, созданных на заводе, руководил Николай Пивоваров. Рабочие ломали станки, инструменты, распространяли антинацистские листовки, весной 1942 года взорвали поезд на станции Пассажиурской. 7 — 8 февраля 1943 года на ПВРЗ было арестовано более 200 рабочих, а 22 февраля их вывезли за город и расстреляли около деревни Лещинец.

С первых дней оккупации действовало партийно-комсомольское подполье железнодорожного узла Калинковичи под руководством П. С. Ануфриева. Параллельно с сентября 1941 года учащиеся железнодорожной средней школы г. Калинковичи объединились в подпольную молодежно-комсомольскую организацию «СМУГНАР» («Смерть угнетателям народа!») под руководством семнадцатилетнего Константина Ермилова. 16 молодых людей своими силами пытались изменить ход войны в отдельно взятом районе. В августе 1942 года практически всех смугнарцев, которые не успели уйти в лес к партизанам, разоблачили. Немцы и особо рьяные полицаи из местных не просто расстреляли мальчишек и девочек. Валику Толорая на спине вырезали звезду, Сению Шевченко подвешивали на дыбу, Костю Ермилова жгли раскаленными шомполами, Василия Сечача закопали живым...

В годы Великой Отечественной войны 127 работникам железнодорожного транспорта и 26 воинам-железнодорожникам присвоено звание Героя Социалистического Труда, а сержанту В. П. Мирошниченко — Героя Советского Союза (посмертно). В годы войны почетными железнодорожниками стали 28 тысяч 259 человек.

Тамара ЕРМОЛЬЧИК,
методист Гомельского государственного колледжа железнодорожного транспорта Белорусской железной дороги