

З.П.Иванова

Псковские железнодорожники

Великая Отечественная война для железнодорожников страны началась с телеграммы Наркома путей сообщения (НКПС), отправленной на рассвете 22 июня 1941 года начальникам дорог о задержке всех грузов, следующих в Германию. С первых часов Псковское, Дновское и Великолукское отделения железных дорог, как и все дороги западного направления, приняли на себя огромную нагрузку по обеспечению массовых перевозок, связанных с мобилизацией и сосредоточением войск, перестройкой на военный лад хозяйства страны.

Первые бомбы на псковские железные дороги упали 26 июня, а 29-30 числа вражеская авиация уже неоднократно бомбила станции Остров, Брянчаниново, Череха. В последующие дни десятки самолетов обрушили бомбовые удары на город, являвшийся крупным железнодорожным узлом.

Фронт стремительно приближался к Пскову. С 24 июня на железных дорогах введен воинский график движения поездов, который предусматривал интенсивное продвижение воинских эшелонов и транспортов, максимальное использование пропускной способности линии, обеспечение четкой работы станций. По приказу Наркомата путей сообщения с первого июля предприняты дополнительные меры по усилению светомаскировки, которая была введена уже в первую военную ночь.

Система общегородских мероприятий в те дни предусматривала полную светомаскировку. На световых сигналах и указателях установили жалюзи, удлиненные козырьки и другие светомаскировочные устройства, уменьшили накал лампочек. Паровозы снабдили искро- и пламягасителями; окна служебных помещений, входы и выходы закрыли светонепроницаемыми материалами.

Железнодорожникам и управлению военного коменданта вменялись в обязанность срочная отправка мобилизованных на фронт, снабжение продовольствием, материально-техническое обеспечение войск, десятков военно-полевых госпиталей, размещенных в городе. Оперативные воинские эшелоны должны были продвигаться со скоростью 800 км в сутки, начальники

Иванова Зинаида Петровна - старший научный сотрудник музея Псковского отделения Октябрьской железной дороги.

отделений несколько раз в течение суток докладывали в НКПС о продвижении воинских эшелонов. Железнодорожники отвечали за порядок на вокзалах, где скапливались массы людей, организацию их питания.

Вскоре началась эвакуация материальных ценностей из Пскова: вывезены Государственный банк, заводы «Пролетарий», «Металлист», «Выдвиженец». К 8 июля было отправлено 1457 вагонов различных грузов.¹

Третьего июля началась эвакуация населения. Всего было вывезено более 45 тыс. женщин, детей и стариков.² Два огромных потока двигались на встречных направлениях, часто под бомбежкой. Несмотря на все трудности, обеспечивалась достаточно быстрая выгрузка оперативных эшелонов и снабженческих транспортов. Огромную помощь железнодорожникам в проведении военных и эвакуационных перевозок оказывал линейный отдел ВОСО (органов военных сообщений).

Особенно напряженно трудился в те дни коллектив Псковского железнодорожного узла. Здесь каждому приходилось работать за многих: большинство железнодорожников сразу же ушли на фронт, в специальные формирования. Спорились дела у транспортников и путейцев.

Работа Псковского железнодорожного (ж.д.) узла и всех станций шла под прикрытием наших войск: 10-й бригады ПВО, 2-го зенитно-артиллерийского полка в составе пяти дивизионов (прикрывал Псковский ж.д. узел); 110-й отдельный дивизион прикрывал станции Торошино и Карамышево, 133-й отдельный зенитно-пулеметный батальон - места выгрузки на станциях Череха и Черская. За пять дней обороны ж.д. узла (со 2 по 7 июля 1941 г.) дивизионы успешно отразили более 10 групповых налетов, сбили пять вражеских самолетов. Армейское прикрытие не допустило серьезного нарушения работы транспорта и разрушения мостов стратегического значения, в том числе железнодорожного моста через реку Великую.

Серьезных нарушений работы транспорта не было. Действовал и стратегический железнодорожный мост через Великую. Он обеспечивал переправу отступающим соединениям и после ее окончания был взорван группой саперов-подрывников 50-го дорожного батальона 1-го механизированного корпуса под командованием мл. лейтенанта С.Г. Байкова. Ему первому в инженерных войсках Советского Союза посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Еще шесть человек этой группы были награждены орденами Ленина. Взрыв моста не позволил фашистам сразу ворваться в город, но вечером 9 июля моторизованные и танковые части гитлеровцев заняли Псков.

На Великолукском узле эвакуацией руководил секретарь узлового

парткома М.М.Григорьев. В паровозном депо отвечал за погрузку оборудования старший дежурный по депо М.Ф.Беляков, бригадир П.П.Лукин, И.А.Малышев.

На Дновском узле за 27 дней войны коллектив депо вместе с работниками станции отправил более 10 эшелонов с семьями железнодорожников, городского населения и оборудованием городских предприятий.² В короткие сроки был проведен демонтаж всего оборудования депо, отправлены в глубь страны более 100 паровозов серий ФД, ИС, СУ, Эв/ц. В организационных работах по эвакуации приняли активное участие Н.Г.Пушков, Н.С.Кириллов, Р.Г.Вишняков, М.Н.Ройтман, Ф.А.Мельников, Ф.Ф.Сафронов, М.Н.Николаев. В первые дни войны погиб около станции Рожа лучший машинист депо Михаил Иванович Кукушкин. 19 июля фашисты заняли уже пустой железнодорожный узел станции Дно.

Железнодорожники приняли активное участие в организации партизанской и подпольной борьбы на Псковщине. В первые месяцы решающую роль в развертывании партизанской войны на территории Ленинградской области, временно захваченной фашистами, сыграли отряды, созданные в Ленинграде и не оккупированных районах.

В августе 1941 г. Ленинградский обком партии и штаб Северо-Западного фронта создали из железнодорожников Псковского и Дновского узлов диверсионный партизанский отряд. У него была задача вести разведку и подрывную деятельность на железнодорожных магистралях в тылу врага. Командиром отряда был М.Светлов, комиссаром - начальник политотдела Псковского отделения железной дороги С.Ф.Верязов. 21 числа отряд перешел линию фронта и разделился на мелкие группы, которые разошлись в районы Пскова, Дно, Порхова, Острова.

Уже с начала сентября действовала подпольная группа. В нее входили Мария Абрамова, Иван Абрамов, Василий Альшевский, Борис Бобиков, Николай Бровник, Александр Грасс, Владимир Дмитриев, Алексей Иванов, Николай Хиркиш, Александр Крутлов, Виктор Немцов, Евгений Петров, Иван Смирнов, Петр Шиповалов и др. Руководил группой машинист Л.С.Акулов. Патриоты совершали диверсии в депо и на линиях. Многие вражеские поезда, следовавшие через Псковский ж.д. узел, не доходили до места назначения.

Подпольщики под руководством Акулова были связаны с группой С.Ф.Верязова, которая имела рацию. Собранные сведения передавались в штаб Северо-Западного фронта. Группа Верязова провела ряд диверсий на участках железной дороги Псков-Луга, Псков-Дно. К сожалению, трагичной оказалась судьба партизан, среди которых был комиссар отряда. Немецкая агентура

напала на след, и 16 декабря у деревни Мараморочка каратели окружили их землянку. В неравной схватке погибли С.Ф. Верязов, Л.С. Герасимов, связная М.Ф. Абрамова и другие бойцы.

В Пскове гитлеровцы арестовали и расстреляли машинистов Александра Круглова и Александра Грасса, паровозного диспетчера Алексея Иванова, машиниста-инструктора Петра Шиповалова, ученика токаря Бориса Бобикова и некоторых других подпольщиков.

Но борьба не прекращалась. Вскоре на станции Псков стала активно действовать созданная командованием 1-й Ленинградской партизанской бригады подпольная организация. Ее возглавил коммунист И.С. Иванов, его заместителем был назначен проводник поездов А.И. Устинов. В организацию входили Е.Н. Афанасьева, Н.Е. Богданов, Е.Н. Богданова-Бельченко, А.И. Быстров, И.И. Быстрова, М.Г. Гусев, Н.С. Дяткин, В.М. Дидрихсон, А.И. Иванов, Е.М. Иванова, Е.П. Ильина, А.А. Комарова-Евдокимова, М.М. Михайлова, В.Д. Немцов, В.П. Петров, Н.И. Смелова-Панова, А.Д. Спиридонова-Павлова, А.И. Спиридонова и др. Руководитель подполья Иван Степанович Иванов через связных комсомольцев Александра Быстрова, Александру Спиридонову-Павлову и Наталью Смелову-Панову держал связь с командованием партизан, которое через начальника особого отдела Г.И. Пяткина снабжало подпольщиков взрывчаткой и минами, давало им задания на разведку и совершение диверсий.

Подпольщики имели четыре конспиративно-явочные квартиры, две из которых находились за пределами города. О существовании каждой из них был осведомлен ограниченный круг лиц. Например, о явке в деревне Горюшка Ружского сельсовета знали только подпольщик Александр Иванов и связной партизанского соединения Александр Быстров. Хозяином конспиративной квартиры на Железнодорожной улице (дом № 21) был составитель поездов Михаил Гусев; с ним держала связь партизанская разведчица Евдокия Афанасьева. В деревне Большое Лопатино хозяйка явки Мария Михайловна Михайлова вместе с дочерью Евгенией Богдановой-Бельченко в назначенное время выходила встречать связных партизан А.Д. Спиридонову-Павлову и Н.И. Смелову-Панову.

Подпольщики знали все. Мастер депо Василий Петров, слесари Н. Богданов и Виктор Немцов, сцепщик вагонов Николай Деткин, составитель поездов Михаил Гусев вели наблюдение за прохождением вражеских эшелонов, узнавали маршруты их движения, собирали подробные сведения о численности и вооружении перебрасывавшихся по железной дороге воинских частей, данные о местном гарнизоне, расположении военных объектов в городе. Эти сведения передавались партизанскому командованию, а затем в Ленинградский штаб партизанского движения.

Ценные данные, поступавшие от псковских железнодорожников, позволяли партизанам планировать и успешно осуществлять диверсионные акты на участках железной дороги Псков-Луга, Псков-Дно, Псков-Остров. На основе информации подпольщиков вражеские эшелоны с войсками и боеприпасами, военные объекты подвергались интенсивной бомбардировке советской авиации, которая полностью уничтожила вражескую базу с боеприпасами и горючим у станции Череха и совершила несколько массированных налетов на станции Псков и Березка.

Действовала подпольная группа и в паровозном депо, в нее входили Виктор Немцов, Николай Богданов, Василий Петров, машинист А.П.Авдеев. Виктор Немцов, прибывший в сентябре 1941 г. в Псков вместе с отрядом Светлова, смог быстро легализоваться, получил от немцев паспорт, устроился на работу в депо. Показал себя старательным слесарем, в результате чего был направлен на учебу для освоения ремонта паровозов. После окончания учебы, вернувшись в Псков, узнал о гибели группы С.Ф.Верязова и о переходе группы Акулова на нелегальное положение. Оставшись без связи, Немцов приступил к работе и стал действовать самостоятельно. В число подпольщиков входили машинисты Николай Богданов, А.П.Авдеев, Василий Петров. Умелая порча деталей и другие их изобретения надолго выводили из строя паровозы врага.

Несколько слов о дальнейшей судьбе А.С.Акулова. Позже, после разгрома группы, он был назначен командиром отряда № 92 Пятой Ленинградской партизанской бригады. Отряд действовал до марта 1944 г. и был расформирован после освобождения области Советской Армией. Бойцы отряда вошли в состав действующих частей, а сам А.С.Акулов был возвращен на железнодорожный транспорт как паровозный машинист на основании приказа Верховного Главнокомандующего.

Большая, хорошо законспирированная подпольная группа действовала на Долгореписицких торфоразработках. Она занималась организацией диверсий на участке железнодорожной дороги Псков-Гдов. 15 подпольщиков нанялись чернорабочими на железную дорогу. Вскоре они устроили столкновение двух эшелонов с оружием, боеприпасами и тракторами. 13 мая 1942 г. партизаны организовали крушение восстановительного поезда, в результате чего убиты около 40 солдат и офицеров.

Разведывательно-диверсионная группа Н.С.Борзенкова действовала в паровозном депо Новосokolьники, а руководимая Андреем Козыревым - на станции Шубино.

В подпольной борьбе против оккупантов участвовали: партизанка Е.Ф.Семченко-Яковлева, дочь путевого обходчика; разведчица 8-й партизанской

бригады А.С.Быстрова, стрелочница станции Невель; боец агентурной разведки 1-й партизанской бригады М.И.Орлова; разведчик 1-й партизанской бригады Г.Ф.Нефедов, начальник станции Любятово; партизан 5-й партизанской бригады Тимофеев, начальник станции Гачки; боец партизанской бригады «Смерть фашизму» И.П.Чекланов; организатор партизанского отряда Н.А.Кудрец, столяр локомотивного депо Новосokolьники (за голову Н.А.Кудреца гитлеровцы обещали 10 тысяч марок); комиссар партизанского отряда Ф.А.Мельников, секретарь парткома паровозного депо; руководитель дновского железнодорожного подполья А.Бисениек (Финогенова), проводница Дновского резерва; партизаны-подпольщики Дновского паровозного депо В.Капустин, Ф.Давыдов, С.Скриповский и многие-многие другие.

Особое слово хочется сказать об Александре Ивановиче Валентике, начальнике разведки партизанского отряда «Неуловимые», действовавшем в Калининской области. До войны он был инженером-майором тяги, начальником железнодорожной школы; после войны, работая инженером Псковского отделения дороги, оставил добрую память. Его инициативой, усилиями многих ветеранов железнодорожного транспорта при поддержке руководства отделения был создан и существует сейчас музей псковских железнодорожников.

Еще одна яркая страница в истории псковских железнодорожников - работа в особых колоннах паровозов НКПС. Эти спецформирования обеспечивали массовость воинских перевозок, их оперативность, быструю маневренность локомотивного парка. Они дали возможность провести практически все крупнейшие операции Великой Отечественной войны.

По-настоящему боевое крещение колонны получили во время Сталинградской битвы и сражения на Курской дуге. Из железнодорожников Великолукского депо была сформирована 5-я колонна паровозов Особого резерва Главного командующего, которая прошла путь от Великих Лук через Сталинград и Ровно до Берлина. Были машинисты, которые за год работы на передовых участках поменяли по 13 паровозов.

В колоннах служили Александр Максимович Бабочкин, Павел Матвеевич Кононов, Антон Иосифович Бабрин, Федот Наумович Зуев, Артур Иванович Рудзит, Иван Максимович Бакланов, Яков Иванович Артамонов, Петр Климентьевич Смирнов и десятки других. Рядом с мужчинами были и женщины. Помощником машиниста работала Елизавета Васильевна Обовская. Она была ранена под Сталинградом, контужена на Курской дуге и каждый раз добивалась возвращения на паровоз.

За годы Великой Отечественной войны железнодорожники

специформирования перевезли около 20 млн. вагонов с боеприпасами, горючим, продовольствием, военной техникой и людьми. Начальник тыла 1-го Белорусского фронта генерал-лейтенант Н.А. Антипенко писал: «На всем огромном боевом пути... нас всюду выручали паровозные колонны особого резерва НКПС. На них мы всегда полагались. Мы видели в них один из лучших отрядов защитников Родины».⁴

Близились дни освобождения Псковщины от немецко-фашистских захватчиков.

17 января 1943 г. наши войска освободили железнодорожный узел и город Великие Луки. Началась работа по восстановлению и расчистке железнодорожного узла от разбитых вагонов, паровозов, разрушенных зданий. Восстановительные работы выполнял железнодорожный батальон под командованием майора Маковитиса, капитана Рыбнинского. Из депо Кунгур прибыл инженер по ремонту В.А. Иванов. Была организована бригада из шести человек, двух слесарей и четырех учеников слесаря. Большую помощь по восстановлению разрушенного хозяйства узла оказал прибывший поезд «ГОРЕМ-52». 16 июля из Торопца прибыл «ПОДРЕМ-2». С мая начал работать цех теплой промывки паровозов, и он смог обеспечить ремонт как своих паровозов, так и паровозов колонны НКПС, обслуживающих фронт.

В ночь с 19 на 20 июля 1944 г. Великолукский железнодорожный узел подвергся массированному налету вражеской авиации. Было вновь разрушено только что восстановленное здание паровозного депо, разбито семь паровозов. На узле в тот день погибли 104 человека, 296 человек были ранены. Погибли на своих постах заместитель начальника депо А.Е. Лусс, нарядчик бригад Е. Иванов, рассылочная вызывальщица бригад В. Иванова, крутоворотчица Виноградова, машинисты паровозов Пальчевский, П. Иванов, П.В. Николаев, В. Нестеров, Завьялов, Ярославцев, помощники машиниста В. Павлов, Кудрявцев, Журавлев, К. Михайлов, Пааль, кочегары Скопцов, Смирнов, проводница вагона Ярославцева, председатель месткома Личейко. 21 июля 1944 г. погибшие железнодорожники были захоронены в братской могиле.

Великолучане дружно вышли на ликвидацию последствий налета вражеской авиации. Через сутки железнодорожный узел заработал в полную силу. А 24 июля газета «Великолукская правда» в заметке «После налета вражеской авиации» сообщила: «Ремонтники паровозного депо токари Виноградов, Медведев, слесари Журавлев, Курчанов решили отработать на восстановлении депо по 180 часов во внеурочное время» Их призыв был поддержан всеми рабочими и служащими депо.

Дновскому железнодорожному узлу в военных планах врага придавалось

важное значение: станция связывала удобными коммуникациями многие районы, захваченные оккупантами. Стараясь обезопасить и укрепить станцию, немцы превратили Дно в сильный центр обороны, используя труд десятков тысяч советских военнопленных и местного населения. На картах наших армий, в партизанских донесениях это место называлось «Дновский крест». 24 февраля 1944 г. войска 54-й армии Ленинградского и 2-го Прибалтийского фронтов, 288-я стрелковая дивизия 54-й армии, 14-й гвардейский полк 182-ой стрелковой дивизии, 137-я отдельная стрелковая бригада и 37-й танковый полк освободили г. Дно.

Железнодорожный узел был полностью разрушен. Требовалось выстроить заново здание депо, цех подъемного ремонта паровозов, восстановить цех теплой промывки паровозов. Для обтачки бандажей колесных пар паровозов для депо Дно был приобретен за рубежом колесно-токарный станок. Построена медеплавильная печь, что позволило ликвидировать ручную подготовку буксовых подшипников в буксы. Заливка бронзовых буксовых подшипников в буксы повысила продолжительность их работы практически до следующей подъёмки. Уже к 1946 г. паровозное депо Дно стало основной ремонтной базой.

Приближались дни полного освобождения Псковщины. В первых числах марта 1944 г. советские войска вышли на подступы к Пскову. Чтобы обеспечить подвоз всего необходимого наступающим войскам, требовалось ускорить восстановление железнодорожных линий Псковского направления: Луга-Торошино и Старая Русса - Дно - Порхов - Кеб. Части УВВР-6 приступили к выполнению важной задачи. Несмотря на большой объем, недостаток материалов, трудности полевой жизни, темпы работ росли изо дня в день. Уже третьего апреля по линии Старая Русса - Дно прошел первый поезд, 18 - по участку Дно - Кеб; 10 - по линии Луга - Торошино, 26 апреля - Дно - Батецкая.

В течение четырех месяцев наши войска готовились к штурму немецкой оборонительной линии «Пантера». 17 июля 1944 г. наконец она была прорвана. 21 июля освобожден г. Остров, крупный узел коммуникаций, в том числе и железнодорожных. Псков освобождали войска 3-го Прибалтийского фронта - 376-я и 128-я стрелковые дивизии 42-й армии. 22 июля к шести часам утра бойцы 374-го стрелкового полка, батальон капитана Н.С. Коротаева после атаки освободили станцию Березка, поселок Кресты и первыми вошли в город. Вскоре за Березкой бойцами 741-го стрелкового полка под командованием майора Г.И. Чурганова был освобожден железнодорожный вокзал. К девяти часам 374-й стрелковый полк под командованием майора К.А. Шестака вышел на берег реки Великой в районе железнодорожного моста (5-я рота под

командованием ст.лейтенанта И.А.Головки).Ровно через сутки, 23 июля, Псков был полностью очищен от фашистов.

Ужасную картину являла собой железная дорога. В последний момент перед отступлением гитлеровцы разрушали ее двумя способами. На одних участках сдирали шпалы и рельсы специально изготовленными гигантскими граблями, которые тащили на буксире два старых паровоза. На других взрывали: огромные воронки не только насквозь прошивали железнодорожную насыпь, но и углублялись на несколько метров ниже ее - ямы до половины были наполнены грунтовой водой.

25 июля в город прибыли железнодорожные бригады и приданные им спецформирования, получившие для восстановления конкретные участки и линии. На Псковском участке трудились 30-я железнодорожная бригада и 38-й отдельный железнодорожный батальон. К пятому августа были восстановлены станция Псков и 400-метровый железнодорожный мост через Великую.

На станции широким фронтом развернулись работы. Велась она в неимоверно трудных условиях: не хватало материалов и инструментов. Руками, лопатами разбирали завалы, на плечах подносили рельсы и шпалы. Из завалов выбирали бревна, доски, кирпичи, жель, подбирали каждый гвоздь. Работа не прекращалась даже тогда, когда в небе появлялись самолеты врага. Сотни псковичей пришли на помощь дороге. Всего 10 суток потребовалось для того, чтобы обеспечить движение через станцию Псков. На фронт пошли составы.

Пятого августа прибыл из Ленинграда первый эшелон со строительными материалами и оборудованием для промышленных предприятий города. Привел его машинист Л.С.Акулов, недавний подпольщик, командир партизанского отряда.

К этому времени были восстановлены кузнечный, столярный и слесарный цеха вагонного депо: они уже давали первую продукцию - буксовые крышки, масленки, инструменты. Там же делали ведра, столы, табуретки. В развалинах привокзального района коллектив жилищно-ремонтной части собрал около 70 кубометров досок, 40 кубометров бревен, 3 тонны гвоздей и 5 тонн железа, приступив к восстановлению железнодорожного хозяйства. В начале сентября 1944 г. взялись за восстановление пути на Псковско-Рижском направлении.

Война и оккупация нанесли страшный урон железным дорогам Псковщины. Протяженность восстановленных железнодорожных линий в 1945 г. составляла 1010 километров (около 78 % от довоенных). Число отправок грузов сократилось на треть, прибытий в 2,5 раза. Полностью была уничтожена железнодорожная ветка Псков-Гдов.

Псковщина возвращалась к мирной жизни, но на западе еще шли бои и многие псковские, дновские и великолукские железнодорожники сражались за освобождение Европы. 18 человек из 154 псковичей - Героев Советского Союза были тесно связаны с железной дорогой. Летчики, танкисты, артиллеристы, они начинали свой жизненный путь на железной дороге или выросли в семьях железнодорожников. В их числе и дважды Герой Советского Союза маршал К.К.Рокоссовский.

До окончательной победы над фашистской Германией оставалось еще около года. Вместе со всей страной отряд псковских железнодорожников упорно трудился, приближая этот исторический день.

Примечания

1. Народное хозяйство Псковской области: Статистический сборник. - Л., 1968. - С.145.
2. ПОЦАДПОД. - Ф.1048, оп.3, д.1, л.66.
3. Книга Памяти. - Псковская область. - Т.1. - Псков, 1993. - С.12.
4. Музей Псковского отделения Октябрьской ж.д., НВФ, п."Воспоминания".
5. Антипенко Н.А. На главном направлении. - Минск, 1982. - С.315.

Источники и литература

- Валентик А. И.* Воспоминания: Рукопись // Фонд музея Псковского отделения Октябрьской железной дороги.
- Давыдкин В. Д.* Воспоминания: История железнодорожного строительства и эксплуатации на Псковском отделении Октябрьской железной дороги, 1986 г. Рукопись // Фонд музея Псковского отделения Октябрьской железной дороги.
- Народное хозяйство Псковской области: Статистический сборник. - Л., 1968.
Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. - М.: «Транспорт», 1985.
- Косович С. С., Филимонов А. М.* Советские железнодорожники. - М.: Воениздат, 1984.
- Книга Памяти: Псковская область. - Т.1. - Псков, 1993.
- Магистраль имени Октября. - М.: «Транспорт», 1990.
- Напорко А. Г.* Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. - М., 1954.

Народная война в тылу врага: К истории партизанского движения в Калининской области. - М., 1971.

Очерки истории Псковской организации КПСС. - Л., 1971.

Псков: Очерки истории. - Л., 1971.

Призванные строить и защищать: Очерк истории железнодорожных войск Советской Армии. - Кн. - М., 1988.

