

## **МУЖЕСТВО И ГЕРОИЗМ БЕЛОРУССКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Приближается славная дата в истории – 65 лет Великой Победы советского народа над фашистской Германией в Великой Отечественной войне. Наш народ помнит о тех, кто на фронтах войны с оружием в руках отстаивал честь и независимость своей Родины, о тех, кто самоотверженно трудился в советском тылу, обеспечивая армию всем необходимым.

После нападения фашистской Германии на Советский Союз 22 июня 1941 года весь народ поднялся на защиту своего Отечества. Все отрасли народного хозяйства, в том числе и железнодорожный транспорт, стали работать для фронта, для победы.

В самом начале военных действий враг рассчитывал полностью разрушить, важнейшие государственные коммуникации, и в первую очередь железнодорожные узлы, депо и станции, мосты и путепроводы, парализовать работу железных дорог. Наиболее сильным вражеским ударам в первые часы и дни войны, наряду с военными объектами, подверглись важнейшие железнодорожные узлы и станции Белорусской, Брест - Литовской, Белостокской и других железных дорог.

В этот период основное внимание железнодорожников было направлено на ускоренный пропуск воинских эшелонов и эвакуацию людей, промышленных предприятий, продукции сельского хозяйства, культурных ценностей. В тяжелейших условиях при непрерывных бомбежках и артобстрелах станций и узлов, в условиях почти полного разрушения путей, подвижного состава и сооружений труженики магистрали делали свое дело.

Уже 8 и 9 июля Витебск подвергся сплошному артиллерийскому обстрелу. Однако паники среди железнодорожников не возникло, повреждения быстро устранялись, и движение поездов не прекращалось.

Мужество и самоотверженность проявляли многие железнодорожники. Вот несколько примеров. 3 июля 1941 года, кстати, в день обращения к советскому народу Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина, на станцию Лосвидо прибыл воинский эшелон с боеприпасами и горючим. Вдруг с запада появилась группа бомбардировщиков Ю-87. Они должны были уничтожить прибывший состав. Один за другим самолеты срывались в пики, сбрасывали бомбы и вновь уходили на круг для очередного бомбометания. Местное население и часть военнослужащих укрылись в соседнем лесу. На станции, на своем посту остались дежурная Елена Устинова Станулите (Гайдамакова), стрелочник В.М. Котов и паровозная бригада. От обстрела вагоны загорелись. В горящих начали взрываться винтовочные патроны и артиллерийские снаряды крупного калибра. По команде дежурной по станции паровоз перегнали в хвост

поезда и вывезли пылавшие вагоны за пределы станции. Так была спасена часть воинского эшелона.

На Витебском отделении железной дороги работу по эвакуации промышленных предприятий, материальных ценностей и населения, которая началась по решению ЦК КП(б)Б только 3 июля, необходимо было значительно ускорить, так как враг приближался к Витебску. Начальник отделения дороги Николай Акимович Макаров умело организовал эту работу, рассредоточив места погрузки на окраины города, приблизив их к предприятиям. Это давало возможность не прекращать погрузки даже при авианалете на узел. Умело, творчески руководили этой работой дежурные по станции Иван Александрович Матвеев и Борис Антонович Амбразевич.

Из Витебска за 6 дней на восток было отправлено оборудование и имущество 37 крупных промышленных предприятий, в том числе льнопрядильной фабрики «Двина», станкостроительных заводов им. Кирова и им. Коминтерна, трикотажной фабрики им. К. Цеткин, игольного завода, щетинощеточного комбината, кожзавода им. Евстигнеева и многих фабрик: махорочной и очковой, «Знамя индустриализации», «Профинтерн», «Прогресс» и «Красный Октябрь». Было вывезено свыше 1000 металлообрабатывающих станков, трансформаторное оборудование и все наличие цветных металлов.

К 9 июля 1941 года почти все предприятия были эвакуированы, вывезен весь подвижной состав и отправлен на Смоленск последний эвакопоезд с оставшимися работниками узла. Однако в районе станции Рудня часть железнодорожного участка была захвачена врагом, и Н.А.Макаров со своими подчиненными вынужден был добираться до Смоленска другими видами транспорта.

Многие железнодорожники Витебщины, выполнив свой долг по эвакуации, в ходе оборонительных боев 1941 года влились в ряды Красной Армии и боролись против немецко-фашистских захватчиков под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге, участвовали в освобождении Беларуси, показывая примеры мужества и героизма.

В дни битвы под Москвой в ходе создания военно-эксплуатационных, восстановительных формирований НКПС белорусские железнодорожники привлекались для обслуживания прифронтовых участков дорог, помогая железнодорожным войскам.

На всех этапах борьбы с агрессором железнодорожники исполняли роль "родного брата Красной Армии". Они бок о бок обеспечивали победу над немецко-фашистскими захватчиками. Особенно ярко проявилось это взаимодействие в колоннах паровозов особого резерва НКПС, в военно-эксплуатационных отделениях и управлениях, в восстановительных формированиях НКПС. Первые колонны были созданы в Москве из работников Западной, Белорусской, Ковельской дорог. Каждая состояла из 30-ти паровозов со всем необходимым штатом для организации вождения поездов и текущего содержания паровозов. В поездах имелись вагоны для отдыха сменных бригад. Личный состав был приведен к воинской присяге, ему было выдано оружие, военное обмундирование, он находился на казарменном положении. При обслу-

живании прифронтовых дорог колонны паровозов автоматически поступали в подчинение командованию фронтов и армий. Работники колон особого резерва сами ремонтировали поврежденные паровозы, пути и стрелки. Они выполняли сложные рейсы по доставке поездов, прорываясь сквозь вражеский огонь.

Одну из первых колонн, сформированных из работников Западной дороги, возглавил бывший начальник Витебского отделения движения Николай Акимович Макаров. Эта колонна первые боевые задания выполняла на Смоленском направлении, а в конце августа 1942 года была направлена к Сталинграду – водила поезда и доставляла воинские эшелоны к Астрахани, Сталинграду. Гитлеровцы понимали значение работы этой колонны, и каждый поезд бомбили. Так, 5 октября 1942 года, прибыв с направленным к Сталинграду воинским эшелоном с танками на станцию Эльтон, сменная бригада старшего машиниста А.А. Янковского попала под ожесточенный обстрел авиации, но сумела спасти состав.

Активно руководил колонной паровозов №2 на Сталинградском фронте наш земляк, бывший начальник Витебского паровозного отделения Дмитрий Никифорович Майоров. Отличился он и на Орловско-Курской дуге, и на Харьковском, Смоленском направлениях.

Родина высоко оценила ратный труд бойцов и командиров колонн – двадцати двум из них присвоено звание Героя Социалистического Труда. Среди них были и белорусские железнодорожники: начальник колонны № 3 Н.А. Макаров, машинисты В.И. Мурзич, Е.М. Чухнюк, К.Н. Мышастый, А.А. Янковский, поездной вагонный мастер А.В. Глебов.

Не склонились перед врагом и те железнодорожники, которые в силу тех или иных причин остались на оккупированной территории Беларуси. Они вошли в подпольные группы и развернули диверсионную работу на железнодорожных узлах и станциях, активно боролись с врагом в составе партизанских бригад, выводили из строя технику и коммуникации фашистов, уничтожали врага в ходе разгрома отдельных гарнизонов.

Почти ежедневно подпольщики совершали диверсии, направленные на дезорганизацию движения поездов. Действовавшие подпольные группы засыпали песок в подбивку букс паровозов и тендеров, замораживали цилиндры, надолго выводив из строя локомотивы.

Все мы в долгу перед теми людьми, которые сражались на прифронтовых дорогах и в тылу врага, проявляя массовый героизм и невиданный патриотизм, приближая с каждым днем Победу.

К сожалению, все меньше и меньше остается в живых людей, участников событий того страшного времени. Изучая их воспоминания, документы, материалы военных лет, и сейчас, через 65 лет после окончания этой самой страшной войны в истории человечества, я горжусь тем, что мой народ не отдал врагам свою землю, а великой ценой завоевал победу!