

Партизанські стежки привели Володимира Гуменного на залізницю

Біографія Володимира Марковича дуже схожа на життєві шляхи багатьох його однолітків: народився 11 вересня 1926 р. у Київській області, до війни батьки працювали в колгоспі, хлопець навчався у школі... Нині, у свої вісімдесят чотири, він виглядає по-військовому міцним та підтягнутим і добре пам'ятає свою юність та молодість, понівечену жорстокою війною і повсюдним лихоліттям. Напередодні відзначення Дня партизанської слави ми попросили Володимира Марковича поділитися своїми спогадами.

— Коли фашисти прийшли до нашого села, — розповідає ветеран, — то одразу ж почали полковати на молодь для відправки на роботу в Німеччину. Проте казкам про чудове життя та цікаву роботу в Рейху ніхто не вірив, тож всі ховалися, де і як могли.

Втеча з полону

У грудні в село приїхали мотоциклісти з собаками і влаштували облаву на молодь. Серед 20 уїманих юнаків був і Володимир Гуменний. Бранців вишикували в колону і погнали до Білої Церкви. Там протримали у колишніх військових казармах майже 10 днів, доки не набралось 60 осіб, і пішки погнали далі.

— Ми йшли пішки під конвоем автоматників, — розповідає Володимир Маркович, — ночували дорогою в конюшнях та свинарниках. Нарешті прийшли на станцію Жмеринка. Там уже чекав порожняк, сформований із вантажних вагонів. Загнали нас у вагони, як худобу, і повезли кудись у бік Тернополя. У самому місті поїзд не затримався і рушив далі. На гальмівних майданчиках вагонів чатували автоматники.

Хтось із хлопців заховав ножа, тож відразу вирішили вирізати шматок дошки на дверях вагона і відкрити запірний гак. Коли шарпнули за двері, виявилось, що вартові забули закрутити їх дротом. Потроху відсунули двері, за ними темна ніч, а внизу миготить укіс. Більше такої нагоди втекти не буде, тому стрибали на ходу. Утікачам поталанило — через темряву вартові нічого не побачили.

Вистригнуло з десятків хлопців. Спочатку рушили через луки до найближчого села. Там переночували, а вранці групами по двох розійшлися, хто куди. Володимир залишився разом зі своїм однолітком. Рухатися далі було просто нікуди — фронт віддалився, і майже скрізь стояли німці. На хлопців не звертали особливої уваги, вважаючи їх місцевими мешканцями. Нарешті в одному із сіл вдалося домовитися з господарем, щоб взят їх на роботу у своє господарство. Не скажеш, що жив він заможного, але якось зводив кінці з кінцями. Доля всміхнулася хлопцям одного січневого



дня 1944-го, коли до села увійшов партизанський загін.

— Ми з напарником відразу пішли до командира і почали його просити взяти нас у загін, — згадує Володимир Маркович.

— Та куди вас брати, зелених пацанів, це справжня війна, тут стріляють, — не погоджувався він. — Перелякаєтесь у першій же сутичці і побіжите додому.

— Нема у нас дому, — відповіли хлопці, — йти нам нікуди, хіба тільки до вас.

Нарешті командир погодився.

Спочатку їх не брали на завдання, довелось багато чому навчатися, та невдовзі Володимир Гуменний отримав свою першу і останню на тій війні зброю — гвинтівку. На території, де діяв їхній партизанський загін, було доволі жваве залізничне сполучення, тому партизани, як могли, намагалися перешкодити ворогу використовувати залізницю для перевезення техніки та живої сили. Вибухових робіт юним партизанам не довіряли, але вони розкручували гайки на колії і незабаром дізналися, що завдяки їхнім зусиллям із рейок зійшов паровоз.

В одному селі загін потрапив під німецький обстріл. Врятувало те, що все сталося вночі, і вороги стріляли наосліп. За кілька годин їм вдалося оминати пости фашистів та вирватися до лісу.

Партизанський стаж Володимира Гуменного був недовгим — уже першого травня 1944 р. на Рівненщину прийшли передові частини Радянської Армії, і їхній загін скерували до Сарн. Там його бійці частково влилися у частини діючої армії, решту скерували в органи внутрішніх справ на залізничному транспорті Ковельської залізниці.

Партизан-залізничник

За цим розподілом його напарник потрапив на роботу в міліцію на станцію Здолбунів. Незважаючи на вік, Володимира теж активно агітували одягнути міліцейську шинель.

— Три рази викликав мене до свого кабінету начальник міліції, — згадує Володимир Маркович. — Я все не погоджувався, бо вже вирішив стати залізничником. Мої відмови його сердили, і щоразу він відправляв мене подумати. Після того, як втретє почув, що хочу піти працювати на залізницю, зітхнув та й промовив: "Бачу, хлопче, що тебе не вмовити. Ну, що ж, сподіваюся, що твій вибір буде правильним".

Так Володимир Гуменний став кондуктором вантажних поїздів, а 19 травня 1944 р. був призначений головним кондуктором вантажних поїздів із військовою технікою та боєприпасами, що прямували від станції Сарни до лінії фронту, яка тоді проходила біля станції Ковель.

— Залізнична станція Сарни на той час виглядала жорстоко, — згадує ветеран, — розбомблена колія, окупанти підірвали і спалили все, що встигли. Добре пам'ятаю вирви між коліями. Одна бомба пробила дах вокзалу, але не вибухнула. Потім сапери її витягли на візку просто із залу і знешкодили, а будівля, що колись називалася комендантським залом, стоїть і сьогодні.

Історія з німецьким шпигуном

— У той час, — розповідає Володимир Маркович, — у Сарнах було велике скупчення військових ешелонів із технікою, і вночі раз у раз почали налітати німецькі бомбардувальники. Вони дуже вдало вибирали час для своїх атак. Скинуть освітлювальні бомби на парашутах (їх називали "ліхтарями") і заходять на цілі. Знаючи про небезпеку, залізничники виводили військові ешелони з вузла на перегони. Та наша військова розвідка таки не даремно їла свій хліб, бо досить швидко у лісі біля станції було знайдено німецького розвідника з радіостанцією. Удень він як місцевий мешканець ходив на станцію, підраховував кількість військових ешелонів, а вночі передавав інформацію своїй авіації. Володимир Гуменний бачив арештованого шпигуна, якого під охороною привезли на станцію. Після цього випадку нічні рейди ворожої авіації порідшали і вже не мали такого ефекту.

Багато хто з однолітків Володимира Марковича потайки мріяв побачити переможну Німеччину, а от Володимиру Гуменному навесні 1945 року таки поталанило проїхати

ся Німеччиною аж до Дрездена. До перемоги залишалися лічені місяці. Шкода, що самого міста він так і не побачив — тільки залізничну станцію. За пару годин після прибуття військового ешелону, який вони супроводжували, усіх кондукторів пересадили на інший поїзд і вже як звичайних пасажирів відправили назад, до Ковеля.

Від кондуктора до начальника техконтори

Загальний кондукторський стаж Володимира Марковича склав 5 років. Проте хотілося цікавішої та більш відповідальної роботи. Так він став оператором при черговому по станції, потім черговим по коліях, прийомоздавачем, згодом перейшов на посаду чергового по станції Сарни і нарешті став начальником технічної контори. У цей час під керівництвом ще зовсім молодого хлопця працювало 70 жінок. Керувати таким колективом було нелегко, адже у багатьох із них були сім'ї, малі діти. Попри це, Володимир Гуменний тримав дисципліну. Сьогодні більшість із цього жіночого колективу вже пенсіонерки, та досі радо вітаються зі своїм колишнім начальником і називають його "наш Маркович".

Володимир Маркович узяв за дружину дівчину, яка теж працювала на станції. Весілля справили у 1950 р., а недавно відсвяткували 60 років подружнього життя. До речі, батько Варвари Іллівни під час війни теж був серед партизанів — командував загonom, а після війни працював залізничником на станції Сарни.

Володимир Гуменний може пишатися своїми професійними здобутками — його загальний трудовий стаж на залізниці складає понад 57 літ. На посаді начальника технічної контори він пропрацював 33 роки. Без відриву від виробництва у 1971 році закінчив Львівський технікум залізничного транспорту. Колектив під його керівництвом неодноразово займав призові місця у конкурсах на кращу технічну контору Львівської залізниці, був нагороджений грамотами та грошовими преміями від керівництва залізниці та дорпрофсожу. Після виходу на пенсію у 2001 році Володимир Маркович не залишив залізницю, а очолив ветеранську організацію станції Сарни.

За виявлену у роки війни мужність та героїзм заслужений ветеран-залізничник нагороджений орденом Вітчизняної війни II ступеня, численними медалями. Його багаторічна сумлінна праця на залізничному транспорті відзначена званням "Почесний залізничник" та знаком "За заслуги Укрзалізниці III ступеня".

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

Життєві випробування Матвія Бабина починалися з підпілля

Незважаючи на те, що з плином часу рідіють лави ветеранів у колективі нашого локомотивного депо, кожен із них залишив у його історії свою яскраву сторінку. Серед них і Матвій Никифорович Бабин, із яким свого часу поталанило працювати і мені. На жаль, нині Матвія Никифоровича вже нема серед нас, проте пам'ять про нього, його добрі справи досі живе у спогадах його колег та учнів.

Пригадую, як часто біля прохідної депо зустрічався із цим кремезним чоловіком із посрібленими скронями. Щоразу він приходив до свого верстата, неквапливо розкладав слюсарний інструмент і починав трудовий день.

Незвичайна доля була у Матвія Бабина. Нелегкими були його дитячі роки у рідному селі Малинці, що на Хотинщині. Важкими і тривожними партизанськими стежками пройшов він буковинськими лісами у свої юні роки.

Перед війною Матвія Бабина з групою буковинських юнаків скерували на навчання

в гірничо-промислове училище. Тож війна застала його в Підмосков'ї, на шахті №17-біс, де він працював машиністом шахтного електровоза. Пізньої осені 1941 року, коли фашисти рвалися до Москви, почалась евакуація шахтного устаткування. Матвій Бабин на чолі одного із загонів робітників-шахтарів керував роботами із затоплення шахти. Важко було знищувати те, що ще недавно створювали робочі руки. Але ніяк не можна було залишати ворогові діючу шахту. Затопивши її, робітники пішли в народне ополчення.

У листопаді 1941 року ополченці потрапили в оточення, і почалися чорні дні фашистського полону. А далі були концтабори у Ніжині та Конотопі. Увесь цей час Матвія не покидала думка про втечу. І він таки здійснив її...

Холодними січневими ночами сорок другого року, обминаючи села, повертався Матвій до рідних місць, на Хотинщину. Тут від батька довідався, що в навколишніх селах є підпільні групи. А під час зустрічі із земляком Василем Толмачем Матвій одержав завдання добувати зброю, шукати надійних людей для залучення їх до боротьби з фашистами.

У цей час тут діяв невеликий загін Прокіна,

до якого приходила молодь із навколишніх сіл. А в січні 1944 року біля села Ржавинці приземлилася десантна група на чолі з підполковником Тканком. До неї приєдналося понад 400 буковинців. Загін Тканка діяв у лісах Хотинського району, завдавав відчутних ударів по ворожих гарнізонах. За короткий час загін визволив від окупантів 14 населених пунктів Буковини.

Матвій Бабин виконував у загоні відповідальні завдання як розвідник. У партизанів не було коней. Під носом у вартового Бабин разом із Толмачем вивели з конюшні шість жандармських коней і привели їх у загін. Добре знаючи лісові стежки, Матвій приносив цінні відомості про розташування супротивника в лісах, що давало змогу загоні успішно вести бойові дії. А в березні 1944 року партизанський загін Тканка з'єднався із частинами Радянської Армії.

Згодом Матвія Бабина скерували у паровозне депо. Тут перед ним постали нові завдання. За короткий час треба було відбудувати зруйновані деповські колії, відремонтувати техніку. Коли створювався цех із ремонту автогальм, Бабин був серед перших його слюсарів. Упродовж кількох десятиліть Матвій Никифорович трудився тут. Змінювалося бага-

то серій локомотивів, а слюсар Бабин разом із товаришами, як і раніше, вміло відновлювали найскладніше гальмівне устаткування.

Добрі трудові традиції народилися у цьому невеликому колективі.

Досконало володіючи професією, Матвій Никифорович ділився своїм багатим досвідом із молодими робітниками. Із теплотою і вдячністю завжди відгукувалися про слюсаря Бабина і локомотивники. А машиністи, які після закінчення технічних шкіл і училищ приходили в депо працювати, починали свій трудовий шлях із ремонтної практики. Багатьох він навчив майстерності слюсаря.

Матвій Никифорович вів активну громадську роботу — він був частим і бажаним гостем у чернівецьких школах. Із великою увагою слухали розповіді Матвія Никифоровича і в міському технічному училищі залізничників №4, де він шефствував над однією з груп. Часто його можна було зустріти в цехах депо, серед учнів училища, яким розповідав про секрети своєї професії, трудові традиції депо.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза
м. Чернівці