

У роки Великої Вітчизняної війни на фронтах, у партизанських загонах, у підпіллі мужньо і героїчно боролися із німецькими загарбниками багато колишніх та майбутніх трудівників Львівської прикордонної сталевий магістралі. Коли в ході війни виникла необхідність мобільної експлуатації паровозів, були створені рухомі колони локомотивів, у т.ч. і з рухомого та особового складу Львівської залізниці. Це дало можливість швидко перекидати тягові засоби на вирішальні ділянки воєнних дій. Для комплектування таких колон підбирали найбільш досвідчених і підготовлених працівників паровозного і вагонного господарств.

...Немало подвигів в активі фронтників-залізничників, бійців і командирів колон паровозів особливого резерву Народного комісаріату шляхів сполучення СРСР, сформованих у роки війни із машиністів, вагонних майстрів, кондукторів, евакуйованих із сталевих магістралей України, Білорусі, Прибалтики і західних областей Російської Федерації, тимчасово окупованих фашистами. Воїни-залізничники часто ціною власного життя виконували особливі завдання уряду і головнокомандування. Це вони, бійці і командири колон паровозів особливого резерву, працювали на небезпечних фронтних залізничних перегонах під жорстокими обстрілами і бомбардуваннями ворога, вміло маневрували, рятуючи особовий склад і бойову техніку, лагодили пошкодження під обстрілом ворога, лізли у розпечену топку паровоза, щоб ліквідувати протікання димових і жарових труб, мінляли в топках прогорілі колосники, водили поїзди наплавними переправами і мостами, знаючи, що в будь-яку хвилину можуть опинитися у льодяній воді...

У числі інших на станції Памасівка колишньої Рязано-Уральської залізниці формувалася колона №32. До її складу входили

залізничники Львівської магістралі. Локомотивні бригади водили воєнні ешелони до Сталінграда, потрапляючи під бомбардування і артилерійські обстріли. Потім колону перевели на Північний Кавказ для обслуговування прифронтних дільниць.

– У цей час, – згадує колиш-

лося влучити у ціль...

Якось масовий наліт почався на станцію Кавказька. Виконуючи наказ воєнного коменданта, машиніст колони Петро Письменський із головним кондуктором Джанбаєвим з'єднали два ешелони і повели їх на перегін. Від'їхали метрів 200 і поруч із паровозом розірвалася

вали колії, доглядали за пораненими і хворими. У паровозній колоні №8 усі пам'ятають про мужній вчинок кочегара Ніни Шестакової. На станцію, де стояв її паровоз, налетіли ворожі літаки. Недалеко від поїзда розірвалися фугасні бомби. Від осколка загинув помічник машиніста, був важко поранений

хвостовий вагон минув останній проліт моста, його ферми із гуркотом обвалилися в ріку. Та поїзд уже був у безпечному місці.

Коли Ніна, тремтячи від хвилювання, зійшла зі сідців локомотива, до неї підбіг підполковник танкових військ і вигукнув:

– Ви – герой! Ви рятували ешелон!

Він обійняв і поцілував почорніле від вугілля і сажі обличчя кочегара...

На прифронтних залізницях відзначилася своєю самовідданою працею, сміливістю і мужністю Клавдія Вень. У 1939 році її скерували зі Жмеринки в локомотивне депо Стрий. Працювала помічником машиніста паровоза. Недовго довелося водити мирні поїзди. Разом з іншими локомотивниками Клавдію евакуювали у паровозне депо Сальськ. Ризикуючи життям, бригада доставляла до Сталінграда все необхідне, а назад везла поранених. У 1944 році Клавдія Василівна повернулася у звільнений від ворога Стрий і працювала машиністом. Залізничники вузла обирали її депутатом Верховної Ради УРСР. Вона відзначена високими урядовими бойовими і трудовими нагородами.

Це тільки окремі із багатьох випадків мужності і героїзму фронтних залізничників. За сміливістю, вмінням завдавати ворогові відчутних ударів машиністи не поступалися ні танкістам, ні пілотам, ні морякам. Зіткнувшись із такою самовідданістю, винахідливістю і майстерністю радянських машиністів, гітлерівське командування сформувало спеціальні авіаційні підрозділи для знищення локомотивів, а своїм пілотам обіцяло високу нагороду – залізний хрест – за кожен знищений паровоз. Кожна друга бомба, скинута фашистськими льотчиками, призначалася для залізничних вузлів і військових поїздів, які прямували до фронту. Чи не тому майже кожен другий механік колони, помічник, поїзний кочегар під час війни зазнали контузії чи поранення, а багато із них віддали своє життя в ім'я Перемоги.



Аєаоооіі о ні і аааао
ооіі і оі а³
і ааааіі і є

За сміливістю, вмінням завдавати ворогові відчутних ударів машиністи не поступалися ні танкістам, ні пілотам, ні морякам

ній старший машиніст Микола Калінін, – тривали жорстокі бої за Новоросійськ. Фашисти з усіх сил намагалися перешкодити регулярному постачанню радянських військ, станцію і перегони часто бомбили. Механіки непохитно стояли за реверсом локомотива і під постійне завивання "хейнкелів" та "месершмітів" доставляли фронтіві все необхідне.

Кожен рейс був по суті поєдинком локомотивної бригади із ворогом. Якщо паровозом керував досвідчений механік, то завдяки його вмінню маневруванню поїздом гітлерівським льотчиком не вдава-

бомба. Машиніст був смертельно поранений. Із турної теплушки вистрибнув другий машиніст Іван Маркітан і побіг до локомотива. Розірвалася ще одна бомба, від якої загинули механік, кондуктори Джанбаєв і Мансунбаєв. Тієї ночі колона втратила чотирьох товаришів, але рятувала поїзд із паливно-мастильними матеріалами і боеприпасами.

...Усі труднощі напруженої праці з поїздами на небезпечних фронтних дільницях поруч із чоловіками ділили і жінки. Багато з них безстрашно водили поїзди, формували ешелони, відбудову-

вали машиніст. Локомотив зупинився. У цей момент до паровоза підбіг командир поїзда:

– Прибирайте швидше поїзд з моста, бо загубите його! – закричав він.

– Механіка нема, а я нічого не можу вдіяти, – відповіла Ніна.

Та, глянувши вгору, побачила, що фашистські літаки виконують бойовий розворот, готуючись атакувати міст. А на платформах – танки для фронту...

– Будь що буде, – вирішила вона і ... вперше у житті вхопилася за регулятор. Важкий ешелон зі скрипом поповз мостом. Тільки-но

І у ворожому тилу, і в тяжкій повоєнній праці...

Михайло Іванович Федоренко працював техніком Київського паровозоремонтного заводу. У 1939 році після возз'єднання Західної і Східної України його скерували на Львівську залізницю. Він став майстром Самбірської дистанції колії. Тоді, мабуть, і гадки не мав, що вже невдовзі йому доведеться займатися диверсіями на магістралі, в тилу ворога, бо не встиг ще добре призвичаїтися до нового місця роботи, як розпочалася війна.

...Разом із групою працівників Львівської залізниці Михайла евакуювали на Південно-Західну магістраль. Одного липневого ранку 1941 року фашистські літаки налетіли на станцію Яготин і бомбовими ударами зруйнували колії, службові приміщення та житлові будинки. Бригада, яку очолював Михайло Федоренко, незважаючи на час та небезпеку, надавала медичну допомогу пораненим і відбудовувала зруйновані колії. Рух поїздів із військовими та народногосподарськими вантажами було швидко відновлено...

Добрі організаторські здібності, доброзичливість, вміння знаходити індивідуальний підхід до кожної людини, справедливість та сміливість Михайла Івановича Федоренка не залишилися без уваги тодішніх керівників місцевої влади. Саме тому йому в умовах суворой секретності запропонували залишитися на окупованій фашистами території для організації підпільної боротьби з окупантами.

Михайло Іванович без роздумів погодився взятися за виконання надзвичайно важливого і небезпечного бойового завдання. Він отримав необхідний короткий інструктаж спеціалістів у справах розвідки, підризу-диверсій на залізниці та інших важливих для ведення війни фашистських об'єктах. У селищі Бородянка Київської області з перевірених людей Михайло Федоренко організував диверсійну групу, яка вже незабаром один за одним пускала під укіс ворожі поїзди, незважаючи на їх цілодобову посилену озброєну охорону.

...Бойову роботу диверсійна група розпочала у жовтні 1941 року. Партизанська розвідка з'ясувала, що на станції Клавдієво гітлерівці створили склад боеприпасів. Знищити його було доручено Федоренку та його колегам. Це завдання вони виконали успішно. Диверсійній групі вдалося своєчасно і без втрат відірватися від ворожих переслідувачів.

Фашистські карателі лютували. Їхній жорстокості не було меж. Вони розуміли, що вибух складу боеприпасів був організований не без участі народних месників, які можуть знаходитися серед місцевих жителів. Проте жорстокі допити громадян не дали їм потрібних результатів.

– Не чули, не бачили, не знаємо, коли, хто і як міг підірвати склад з небезпечними боеприпасами..., – такі пояснення давали місцеві жителі.

Фашистів така відповідь не влаштувала. Вони арештували сорок жителів Бородянки, загнали їх до хати і спалили живцем. Та на цьому німці не зупинилися – влаштували масові арешти сімей, яких підозрювали у зв'язках із підпіллям. Разом із іншими заарештували і батька Михайла – Івана Федоренка.

– Де і чим зараз займається ваш син? – запитували його фашисти.

– Певно він, як і багато інших громадян, загинув під час бойових дій на фронті, – говорив батько... Його катували і розстріляли, а матір Пелагею після жорстоких допитів у гестапо живцем кинули у глибокий колодязь... Після того, як допити дорослого населення не дали результатів, нелюди взялися за дітей. Серед них опинився і чотирирічний син Михайла – Віталік. Поліцаї оголосили: "Якщо батьки не з'являться в гестапо, то їхні діти будуть убиті..."

На щастя, Віталіку судилося вижити. Ризикуючи власним життям, його викрала смілива і винахідлива підпільниця із сусіднього села Параска Іваненко.

Садистські методи фашистів не злякали партизанів, а навпаки ще більше спонукали їх до боротьби з господарями "нового порядку". Група Михайла Федоренка пустила під укіс чотири поїзди з військовою технікою, боеприпасами і живою силою, знищила понад 300 гітлерівських карателів.

– Наскільки це була небезпечна і важка робота для підпільної диверсійної групи, –

згадував Михайло Іванович, – можна уявити з того, що гітлерівці уздовж колій на відстані 100 метрів повирубували ліс та будь-які зелені насадження. Залізничні колії цілодобово патрулювали есесівці й поліцаї. Часто вони влаштовували засідки та завали. Уночі кожні 10-15 хвилин над залізницею спалахували освітлювальні ракети, які опускалися на парашутиках, заливаючи околиці сліпучо-білим світлом. Добратися до насипу і непомітно встановити міну було для мінерів надзвичайно важкою справою, яка вимагала сміливості, винахідливості й високого ризику...

За бойові заслуги в боротьбі з німецько-фашистськими загарбниками Михайла Федоренка нагороджено орденами "Червоної зірки", "Вітчизняної війни" I ступеня, медаллю "Партизану Вітчизняної війни" I ступеня та іншими державними нагородами.

У 1944 році Михайло Іванович повернувся на Львівську залізницю і активно включився в роботу з відбудови зруйнованого господарства магістралі. Останні 15 років своєї діяльності він успішно керував Чернівецькою дистанцією цивільних споруд Івано-Франківського відділка залізниці, приділяв велику увагу військово-патріотичному вихованню залізничної молоді.

**Дмитро КОЛОМІЙЧУК,
ветеран праці, майор міліції у відставці,
колишній працівник редакції газети
"Львівський залізничник"
м. Львів**