

Останній ешелон зі Львова на Схід

(29 червня 1941 року, 19:45)

Про цю історію я довідався від свого батька Миколи Миколайовича Трушевського, який у перші дні війни керував евакуацією рухомого складу зі станції Львів. Напередодні Дня Перемоги я згадую його розповіді про Другу світову війну, про те, як наближали цей світлий день і залізничники: забезпечували евакуацію рухомого складу і залізничників з їхніми сім'ями, вчасно перевозили для потреб фронту військову техніку і боєприпаси, продовольство, спеціальні вантажі та військових.

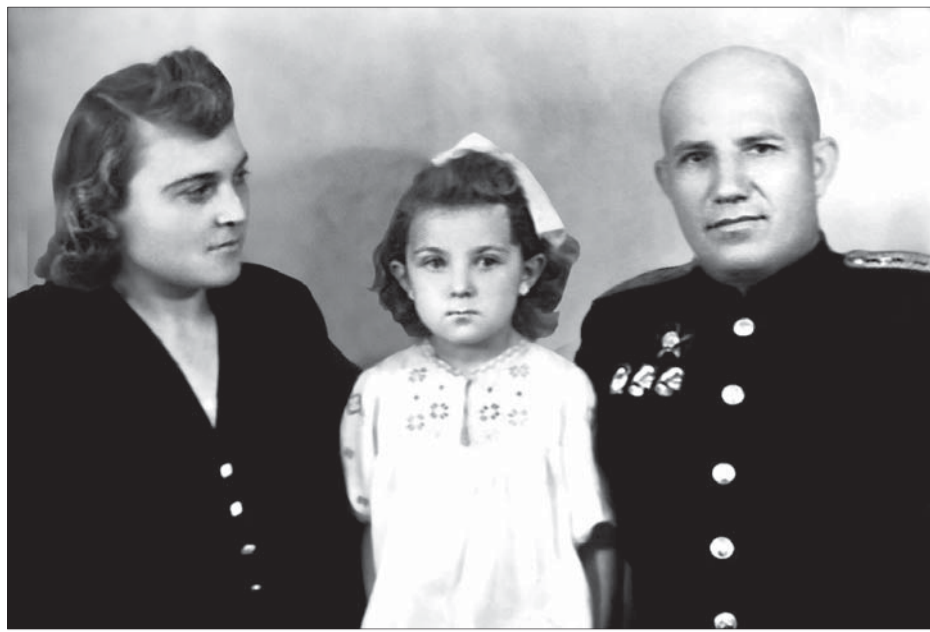
На Львівській залізниці мій батько, Микола Миколайович Трушевський, працював із 1939 року старшим помічником начальника оперативного-розпорядчого відділу служби руху. Прибув він до Львова за скеруванням із Південної залізниці, на якій почав свій трудовий шлях слюсарем паровозного депо станції Лубни. Працював кочегаром, помічником машиніста та машиністом паровоза. Закінчивши курси командного складу, працював диспетчером, черговим по відділку та по управлінню залізниці.

У Львові, на залізниці, Микола Трушевський знайшов свою долю і у 1940-му одружився з черговою Львівського відділку залізниці Клавдією Іщенко, яка теж прибула сюди за розпорядженням наркома шляхів сполучення зі станції Нижньодніпровськ-вузол, де працювала черговою по станції.

Квітневого ранку 1941 року Микола Трушевський проводжав свою дружину на станцію Ігрень, де жили її батьки: разом вирішили, що краще їй народжувати там. Першого травня цього ж року Клавдія Трушевська народила доньку Інну. Милуючись онукою, Яків Іщенко – начальник станції Ігрень тодішньої Сталінської (тепер Придніпровської) залізниці – мріяв придбати моторний човен, щоб катати онуків річками Самарою та Дніпром. Але війна перекреслила всі плани: коли Дніпропетровщину окупували фашисти, його арештували і кинули в концтабір...

На світанку 22 червня 1941 року у Львові, за тисячу кілометрів від Ігрени, прокинувся від вибухів перших бомб старший помічник начальника оперативного-розпорядчого відділу служби руху Микола Трушевський. Спочатку подумав, що це військові маневри, але це була війна... Першими бомбовими ударами фашисти намагалися насамперед зруйнувати стратегічні об'єкти. У перші години війни була повністю зруйнована будівля Львівського відділку залізниці, що розташовувалась тоді на Привокзальній площі навпроти Головного залізничного вокзалу.

Микола Трушевський поспішив в управління залізниці – там збиралися всі керівники і оперативні працівники. З того моменту було запроваджено особливий режим роботи – заборонялося без дозволу або наказу



пошкоджені колії, щоб можна було здійснювати маневри, але деякі колії відновленню не підлягали через пряме влучання бомб. Микола Трушевський особисто керував маневрами та вихідними стрілками. Доводилось розтягувати вагони по двох горловинах, а потім з'єднувати їх на вільній колії, яку відремонтували колійники. Щоби не створювати на станції Львів "корків", Микола Трушевський заборонив приймати нові состави. Поодинокі поїзди із Самбора йшли через дільницю Стрий-Ходорів-Тернопіль. З метою економії часу поїзд, який стояв на станції Скнилів і чекав прийому на станцію

Звідси Миколу Трушевського скерували в управління Куїбишевської залізниці.

У квітні 1944 року Микола Трушевський услід за фронтом повертався на Львівську залізницю: спочатку до Підволочиська, потім до Тернополя і нарешті – до Львова. Тією ж дорогою поверталася до Львова і його дружина Клавдія, яка з 18 квітня 1944 року працювала інженером-диспетчером служби протиповітряної оборони залізниці. Тож у моїх батьків фактично була одна спільна справа: батько керував військовими перевезеннями на захід, куди рухався фронт, а мама своєчасно сповіщала причетні служби про нальоти ворожої авіації на залізничні об'єкти.

Багато цікавих епізодів про роботу залізничників під час війни згадував мій батько, але головне – наголошував він – залізничники самовіддано і відважно виконували свої службові обов'язки, незважаючи на загрозу для життя. Багато з них загинули під час нальотів ворожої авіації, коли вели состави на фронт.

Про роботу мого батька, Миколи Миколайовича Трушевського, під час війни я довідався і з нагородних листів. У його представленні до ордена Червоної зірки, датованому листопадом 1944 року, йдеться про те, що, працюючи старшим помічником начальника оперативного-розпорядчого відділу служби руху, Микола Трушевський уміло керує диспетчерськими колективами управління й відділка, мобілізуючи їх на безумовне виконання завдань командування фронтів щодо оперативного-масових перевезень вантажів для фронту. Завдяки його наполегливому та енергійному керівництву лінією, плани військових перевезень були виконані у встановлені терміни.

Я залюбки розповідаю своїм внукам про прадіда-залізничника і про те, що його діти також обрали роботу в залізничній галузі. Показую їм дві найвищі нагороди залізничної галузі – знаки "Почесному залізничнику", які Микола Трушевський отримав у пам'ятному 1945-му (28 січня та 5 серпня) за успішне виконання завдань наркомату шляхів сполучення із перевезення військових вантажів. Символічно, що й орден Червоної зірки, і два знаки "Почесному залізничнику" йому вручили саме на Львівській залізниці, де він знайшов свою щасливу долю і прожив гідне життя.

Микола ТРУШЕВСЬКИЙ, член Ради об'єднання ветеранів війни і праці Львівської залізниці

На фото: Микола Трушевський у 1940 році; щаслива сім'я Трушевських після Дня Перемоги (посередині чотирирічна дочка Інна). Львів, травень 1945 р.

Фото із сімейного альбому родини Трушевських

На світанку 29 червня 1941 року працівники оперативного-розпорядчого відділу служби руху виїхали вантажною машиною на станцію Львів. І побачили гнітючу картину: багато колій заповнені рухомим складом, інші – зруйновані вибухами бомб, які скинули фашисти. Колійники ремонтували пошкоджені колії, щоб можна було здійснювати маневри, але деякі колії відновленню не підлягали через пряме влучання бомб. Микола Трушевський особисто керував маневрами та вихідними стрілками. Доводилось розтягувати вагони по двох горловинах, а потім з'єднувати їх на вільній колії, яку відремонтували колійники.

залишати приміщення управління залізниці. Було поставлене завдання організувати та забезпечити евакуацію рухомого складу, спеціального обладнання, а також залізничників з їхніми сім'ями. На Львів потяглися поїзди з Перемишля, Самбора, Станіслава, Стрия. Знищення Львівського відділку ускладнювало керування рухом. Станція Львів не встигала пропускати потяги, бо відправляли менше поїздів, ніж їх прибувало. І на станції Скнилів накопичувались состави, чекаючи, поки звільняться колії станції Львів. Для "розшивки" Львівського вузла частину потягів зі станції Самбір скеровували на станцію Стрий, а потім – на Ходорів, Тернопіль і далі на Схід.

29 червня 1941 року о 2-й годині ночі надійшов наказ працівникам управління залізниці та залізничникам вузла залишити місто. Відповідальність за евакуацію рухомого складу зі станції Львів, яка була буквально забита вагонами, поклали на старшого помічника начальника оперативного-розпорядчого відділу служби руху залізниці Миколу Трушевського.

На світанку 29 червня 1941 року працівники оперативного-розпорядчого відділу служби руху виїхали вантажною машиною на станцію Львів. І побачили гнітючу картину: багато колій заповнені рухомим складом, інші – зруйновані вибухами бомб, які скинули фашисти. Колійники ремонтували

Львів, довелося теж скерувати до Стрия і далі – на Тернопіль.

Таким чином були відправлені всі сформовані потяги, окрім понівечених вибухами вагонів та останнього, який вже підготували до відправлення... У цей момент надійшла інформація, що німці перекрили дільницю Львів-Красне і наближаються до Львова. Тоді Микола Трушевський наказав змінити маршрут відправлення останнього потяга зі Львова через Ходорів. Часу на маневри для перестановки паровоза з хвоста в голову сформованого поїзда не було, тож він наказав машиністу їхати вагонами вперед. Машиніст відмовлявся, мотивуючи тим, що йому не буде видно сигналів, і треба паровоз перегнати в голову потяга. Трушевський пояснив, що колія до станції Ходорів вільна, а на переміщення паровоза в голову потяга нема часу. О 19 годині 45 хвилин 29 червня 1941 року зі Львова відправився останній поїзд, який успішно прибув на станцію Ходорів. Тут паровоз заправили водою та вугіллям, перегнали в голову потяга і виїхали на Тернопіль. Але поблизу станції Потуртори поїзд атакувала ворожа авіація, на ешелон впали бомби. Кілька людей загинуло, були пошкоджені вагони у цьому составі і в поїздах, які прибули швидше. Автомобілем добрались до станції Копичинці, а далі на перекладних – до Проскурова (нині – Хмельницький).

Львівський Залізничник

Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua

ГС ДТГО "Львівська залізниця"
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 38 466.
Замовлення 711.

Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".

Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Оріся Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.

Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.

Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАШАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Оріся ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Богдан ЮРОЧКО.....226-59-27
Коректор Андрій КОСЮРА.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80