

“Не згаснуть в пам’яті ніколи моєї юності сигнальні ліхтарі...”

Свій трудовий шлях на залізниці Ганна Василівна Ясакова (на фото) розпочала в далекому 1942 році в кондукторському резерві станції Ртищево Південно-Східної залізниці на посаді старшого кондуктора вантажних поїздів. У ті часи вантажні поїзди супроводжували три особи: поїзний вагонний майстер, головний кондуктор і старший кондуктор. В обов’язки старшого кондуктора входило стежити за вогнями у трьох керосинових ліхтарях, що кріпилися на гаках збоку та на буферному брусі хвостового вагона. Екіпіровка хвостових кондукторів була нелегкою: крім трьох сигнальних, додавався ще один ручний ліхтар та важкий гальмівний башмак. Таким спорядженням були оснащені жінки-кондуктори, які супроводжували вантажні поїзди. Це були переважно юні дівчата, що йшли на залізницю забезпечувати потреби фронту.

Ганна Ясакова супроводжувала військові ешелони на дільниці Балошов–Петров Вал у напрямку Сталінграда. На станції Петров Вал до цих ешелонів приєднували паровози фронтових колон із їхніми поїзними кондукторськими бригадами, і склади рухалися на бойові позиції сталінградського фронту. Найбільш небезпечними були поїздки, у складі яких знаходилися цистерни з паливом і вагони зі снарядами. Німецькі літаки атакували поїзди на перегонах і станціях, намагаючись влучити у них бомбами. Не менші випробовування випадали на долю кондукторів узимку, особливо коли поїзд зупинявся посеред перегону, чекаючи дозволу зайти на станцію. Кондукторам доводилося обгороджувати поїзди петардами, долаючи в морозну заметіль кілометрову відстань, і стояти там, допоки підійде

наступний поїзд. Такі поїздки дуже виснажували. Тільки навесні 1943 року, коли фронт відкотився в орловському напрямку, ворожі нальоти на поїзди припинилися. Ще рік старший кондуктор Ганна Ясакова супроводжувала вантажні поїзди в напрямку Петрового Валу, а вже у квітні 1944-го вагонна служба Південно-Східної магістралі сформувала із 30 осіб групу кондукторів та поїзних майстрів, і їхній вагон у складі пасажирських поїздів 45 діб “кружляв” залізницями Росії та України.

“В обов’язки старшого кондуктора входило стежити за вогнями у трьох керосинових ліхтарях, що кріпилися на гаках збоку та на буферному брусі хвостового вагона. Екіпіровка хвостових кондукторів була нелегкою: окрім трьох сигнальних, додавався ще один ручний ліхтар та важкий гальмівний башмак”.

– Остаточний пункт призначення, – згадує Ганна Василівна, – знав тільки старший групи, а на всі наші запитання він віджартувався, мовляв, їдемо туди, де щедро родить виноград. Черкаси, Дарниця, Козятин, Жмеринка – цей маршрут закінчився на молдавській станції Окниця, де групу вагонників розділили навпіл. Одна – у Кишинів, інша – у Чернівці.

Дев’ятого травня 1944-го року розпочався відлік трудового стажу Ганни Ясакової і її юних подруг Анастасії Тириної,

Євдокії Попової та Пелагеї Шмерьової у Буковинському краї. На визволеній Буковині треба було відновлювати роботу залізниці на напрямку Чернівці–Коломия, тому прибулих спеціалістів-залізничників і місцевого населення мобілізували на “перешивку” залізниці із вузької на широкую колію шириною 1520 мм. Роботи тривали прискореними темпами, оскільки фронт пролягав уже в Прикарпатті, і потреба забезпечення військ була вкрай гострою.

Створений Чернівецький кондукторський резерв, який був у структурі Кишинівської залізниці, обслуговував дільниці до станцій Ларга, Коломия, Вадул-Сірет, Штефанівка. На цих дільницях і супроводжувала вантажні поїзди Ганна Ясакова – спочатку старшим, а потім – головним кондуктором. Тут вона і зустріла своє сімейне щастя з Миколою Ясаєвим – поїзним майстром, у бригаді якого працювала.

У 1960 році кондукторські бригади були ліквідовані, це було пов’язано з нормалізацією ситуації зі збереження вантажів та з переведенням вагонного парку на роликіві буксові підшипники, тому професія кондуктора відійшла в історію як важка й небезпечна робота не тільки для жінок, а й для чоловіків.

Після розформування Ганна Ясакова працювала в кореспондентській експедиції станції Чернівці, а згодом упродовж семи років у конторі з обслуговування пасажирів вагонного депо.

Наприкінці трудової кар’єри Ганна Василівна працювала комендантом гуртожитку депо.

– Ця робота була не менш цікавою за попередні, – згадує Ганна Василівна, – бо



доводилося опікуватися облаштуванням житла і побуту молодих залізничників.

Цей гуртожиток був єдиним на залізничному вузлі, де проживали не тільки вагонники, а також локомотивники та працівники станції. Мабуть, не дивно, що сьогодні залізничники, які проживали в гуртожитку – Михайло Лопатнюк, Олексій Шевчук, Роман Рибак, – пам’ятають те душевне материнське тепло і турботу, яку так щедро віддавала Ганна Ясакова багатьом залізничникам у роки їхньої юності.

Молодість ветерана війни і праці Ганни Ясакової припала на воєнні роки, спогади про які і нині хвилюють серце.

Нині у свої поважні 92 роки Ганна Василівна не обділена увагою рідних та колег. Із теплотою згадує вона свій 90-річний ювілей, коли приймала у гості голову профкому пасажирського вагонного депо Федора Бідонька та голову ради ветеранів Марію Веляш. Урочисто й сердечно вони передали ювілярці вітання від усього колективу депо...



“Ішли ми до любові й милосердя в немилосердній тій війні...”

тів колона пішим ходом рушила на станцію Окниця, де такі ж групи мобілізованих із молдавських сіл вже очікували посадки у вагони.

Під час подорожі до невідомого місця, що тривала майже місяць, харчування було дуже благоденним – круп’яний суп і два шматочки картоплі. Це надзвичайно виснажува-

рубжежа у заболочених місцях, де окопи та траншеї були заповнені водою. Ці фортифікації скоріше були природними дренажами, ніж захистом від снарядів і мінометного обстрілу ворога. У вересні на фронті розпочався наступ на позиції німців у напрямку Кенігсберга. В одній із атак Іван Осік зазнав поранення. Лікувався в госпіталі латвійського містечка Салдус, а після одужання повернувся у свій полк, який увійшов до складу II-го Білоруського фронту під командуванням генерала Рокосовського. На початку весни 1945 року фронт концентрував війська у Східній Пруссії для подальшого наступу на північ Німеччини. Наступ двох білоруських фронтів розпочався у квітні 1945-го, II-й Білоруський прикривав із правого флангу I-й, що розпочав штурм Берліна.

На допомогу берлінському гарнізону намагалися прорватися есесівські батальйони, але були вщент розбиті у виснажливих боях. На початку травня війська II-го Білоруського вийшли на рубіж річки Ельби. Тут уже були американці.

– Річка Ельба, – згадує Іван Осік, – надзвичайно чиста, із тихенькою течією, вразила радянських солдатів своїм спокоєм. Її води вже не треба було форсувати, як це було раніше на річці Прегола в Пруссії, під шаленим вогнем німець-

ких мінометів. На Ельбі радянські бійці обнімалися з американськими солдатами, радіючи довгоочікуваному миру, заради якого поклали свої голови мільйони солдатів. Тут на Ельбі сержант Іван Осік подарував американському капралу один карбованець, а взамін отримав американський долар.

Війна для Івана Осіка закінчилася на Ельбі, але армійська служба ще тривала довгих п’ять років у білоруському місті Полоцьк. Демобілізувався він у березні 1950-го. Отримуючи документи в штабі полку, сержант на вибір міг обрати відріз тканини на костюм, пальто або велосипед – із тих трофейних набутоків, які полк здобув при передислокації з Німеччини у Білорусію. Однак Іван Осік відмовився від цього. Узав зі собою додому партизаночку Ніну, із якою вже одружився.

У рідному селі молоде подружжя ніхто вже не чекав, бо мати Івана, рятуючись від голоду в бесарабських селах у 1946-1947 роках, покинула рідну домівку. Після повернення Іван Осік влаштувався молотобійцем у кузню паровозного депо. Два роки кував тут заготовки деталей для паровозів. Потім перейшов працювати в ливарне відділення, де через його руки проходили безліч буксових та дишло-вих підшипників для паровозів, що

ставали на підймальний ремонт. Іван Семенович віддав цій справі близько 15 років, допоки в депо працювали паровози, а згодом виконував ливарні роботи для підприємств міста і навіть замовлення на виготовлення дзвонів для відроджених церков.

Іван Осік як фронтовик мав право на державне житло, але не надто домагався його, бо знав, що держава не мала змоги всіх відразу забезпечити квартирами, тому самотужки з дружиною Ніною Аркадіївною збудували в селищі залізничників неподалік депо прекрасний будинок, у якому рослили двох синів. Згодом родину Осіків збагатили дві невістки, дві внучки та дві правнучки. Оце і є сьогоднішня радість фронтового подружжя.

Іван Семенович – надзвичайно скромний чоловік. Навіть у свої 89 років не любить згадувати про пережите на війні. Попри це, його бойовий шлях від Прибалтики до Ельби відзначений орденами “Вітчизняної війни I-го ступеня” та “За мужність”, медалями “За відвагу”, “За перемогу над Німеччиною” та “Захиснику Вітчизни”. А за сумлінну працю на залізниці Іван Осік нагороджений медаллю “За трудову доблесть”.

Сторінку підготував
Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст, м. Чернівці