

• Далёкое – близкое

Шли по рельсам поезда, спешили на станцию люди

(Продолжение. Начало в предыдущем номере)

Нелёгкие 20-е

После победы над интервентами и белогвардейцами молодая Советская республика приступила к мирному строительству, восстановлению разрушенного хозяйства. Страна особо нуждалась в топливе. Из-за его отсутствия не работало большинство предприятий. На железнодорожных путях стояли вереницы бездействующих паровозов. Ликвидация топливного «голода» была признана партией большевиков первоочередной государственной задачей, для этого были созданы железкомы.

В то время на станции Селижарово телеграфистом работал И.С. Соколов. В своих воспоминаниях он писал: «При сравнительно небольшом количестве телеграмм для железнодорожных служб телеграф был сильно перегружен другими телеграммами, которые касались заготовки и отгрузки топлива. Они были на 1000-1500 и больше слов, срочными, требовательными... Заготовка дров, подвоз их к железной дороге, погрузка в вагоны оплачивались продуктами, мукой, зерном, а также промышленными товарами, мануфактурой, керосином. Селижаровцы и живущие в ближайших селах крестьяне были заняты на этих работах семьями.

Близкое расстояние до Торжка и основной магистрали Москва – Ленинград, до узловых станций Вязьма, Бологое удешевляло стоимость перевозок, а главное – сокращало время доставки дров по назначению. В Селижарово не раз приезжали представители центра для наблюдения за интенсивностью работы. В те годы не раз отмечалась хорошая работа начальника участка Шуваево – Селижарово товарища И.Я. Калиновского, десятников Губанова и Соколова по организации погрузки дров.

В 1922 году на участке Селижарово – Кувшиново работало около 340 человек. С участка Шуваево – Дубёнка – Скакулино – Селижарово ежедневно отправлялось

на главные железнодорожные магистрали страны по 80-100, а иногда и 150-200 вагонов дров. Ещё больше «дровяных» маршрутов отправлялось с участка Селижарово – Кувшиново – Торжок».

Железная дорога способствовала открытию новых предприятий. Так, в начале 1918 года акционерным обществом «Брагер» был основан Селижаровский лесопильный завод. В 1919-м он был передан в бессрочную аренду Николаевскому железнодорожному комитету. Завод был трёхрамный с паровой машиной в 220 лошадиных сил. Имелись динамо для освещения предприятия во время работы, склады, две концезерки, зиммер, пилоточка и токарный станок. Подъездных путей к месту выкатки брёвен из реки не было, что значительно тормозило работу, увеличивая её стоимость: для подвозки брёвен к вагонеткам приходилось пользоваться гужевой силой. Завод отапливался обрезками досок и опилками. Из-за нерегулярного снабжения сырьём предприятие работало с перебоями: самозаготовкой древесины заводу было отказано заниматься. Во время отсутствия государственного сырья распиливался крестьянский лес.

Выпускало это первое в Селижарове предприятие и шпалы для Александровской железной дороги, доски, снеговые щиты и строительный материал. О том, как работал завод, можно судить по цифрам: сделано за 1921 год 20 тысяч штук шпал, 30 тысяч досок. Готовый материал отпускался преимущественно для железной дороги и государственных учреждений. Кроме того, обслуживалось местное население в радиусе 20 вёрст.

В эти годы наблюдается подъём культурно-массовой работы и самодеятельности. В складском помещении железной дороги организуется зрительный зал для народного театра «Пробуждение». Труппа артистов состояла из числа работающих на железной дороге. Ею руководил Андрей Иосифович Лариков (брат народного артиста СССР, лауреата Государственной премии Алек-



Лесопильный завод, основанный в 1918 году

сандра Ларикова), музыкальными кружками – В.В. Аль и Н.Н. Некрасов, певческими – А.Н. Анишин.

Годы войны

В исключительно тяжелых условиях оказалась станция в годы Великой Отечественной войны. По несколько раз в день железнодорожное полотно подвергалось жестоким бомбардировкам, станция превращалась в сплошное крошево из кусков металла, кирпичей и обломков.

Сложно было не только железнодорожникам, но и жителям посёлка. Е. Михайлова, работавшая в РОНО, вспоминала: «Обстановка была тревожная. Посёлок почти ежедневно подвергался бомбёжке. Однажды налетели 42 немецких самолета. Всё гудело, в небо летели шпалы, рельсы, глыбы земли. Кругом страшные завалы, воронки. Но люди от мала до велика работали, расчищали путь, не считаясь со временем и усталостью. Задержки поездов не было».

Ветераны-паровозники В.А. Мосягин и В.С. Кошелев рассказывали, как их бомбили каждую поездку. Единственная возможность спасти поезд или хотя бы часть его и остаться живым – быстро затормозить и встать: тогда в случае попадания бомбы в состав или разрушения пути перед паровозом могла уцелеть часть состава.

Охрану железной дороги осу-

ществляла воинская часть. Свой вклад в это дело вносили и комсомольцы – действовал комсомольский патруль. Ежедневно, получив в штабе винтовки, два человека, в том числе девушки, патрулировали от Селижарова до станции Скакулино с 9 часов вечера.

Вот что рассказала о том периоде ветеран железнодорожного транспорта Е.Н. Виноградова: «Враг делал всё, чтобы вывести нашу станцию из строя и парализовать движение поездов, доставлявших технику и бойцов на фронт. Для охраны станции в районе бывшего сенопункта стояли зе-

путях стоял санитарный поезд с оборудованием и медперсоналом. Начался налет. Машинист Торжокского депо Серебряков срочно повёл его на перегон. Использовал все возможности, чтобы спасти лётчика с цели, но около кладбища всё же был жестоко обстрелян. Не обошлось без жертв среди медиков. Они похоронены на месте гибели, на поселковом кладбище. Это свидетельствовало о том, что немцы не щадили никого и ничего, даже транспорт с красным крестом.

На перегоне Жукопа – Лохово



Е.Н. Виноградова (справа в нижнем ряду) с коллегами А.А. Шестаковой, Л.А. Петровой и А.И. Киселёвой

нитки. Дисциплина была жёсткой, перед каждой сменой – планёрка. Все объявления по селектору о движении поездов шифровались, на каждую смену станция имела новый номер: 325, 412 и т.д., также и поезда. Паровозы топились дровами. Их со склада доставляли женщины и девушки.

И кочегарами на паровозах тоже были женщины – черновая, нелёгкая работа. В пути они не отходили от топки, постоянно подбрасывая дрова либо уголь, отважно прыгали на подножку паровоза, обменивая жезл на промежуточных станциях.

Тяжелая доля выпала женщинам-вагонникам. Замена рессор, винтовое сцепление и другие не менее ответственные обязанности были по плечу А.И. Мосягиной, Н.А. Ляшкевич. На станции был медпункт. Врачи часто менялись, бессменной оставалась лишь фельдшер Л.Г. Гусева. Всю войну и после она служила людям.

Когда предстояли налёты на станцию, о чём сообщали зенитчики, поезда срочно рассредоточивались на перегоне для спасения. Помню случай, когда на

при бомбёжке и обстреле поезд не повредили, а машинист Громов погиб. Там и похоронен. Очень долго после этого машинисты, проезжая мимо его могилы, давали паровозный гудок.

Современному поколению неизвестно, какой героизм и мужество проявляли простые люди. А наши замечательные воины?! Вот прибывает воинский эшелон на станцию и ему предстоит мгновенно выгрузиться. Люди, лошади, танки – на всё 10-15 минут, и никаких погрузочно-разгрузочных площадок. Танки с платформы «прыгают» как лягушки, лошадей снимают на руках по деревянным вагам. Но никто не ноет.

Трудовой и боевой подвиг железнодорожников до сих пор должным образом не оценен, и это одна из величайших несправедливостей, связанных с памятью о войне. Без героизма и мастерства железнодорожников, совершавших в прямом смысле слова чудеса, мы вряд ли бы победили», – закончила Евгения Николаевна.

Продолжение следует



Артисты театра «Пробуждение»