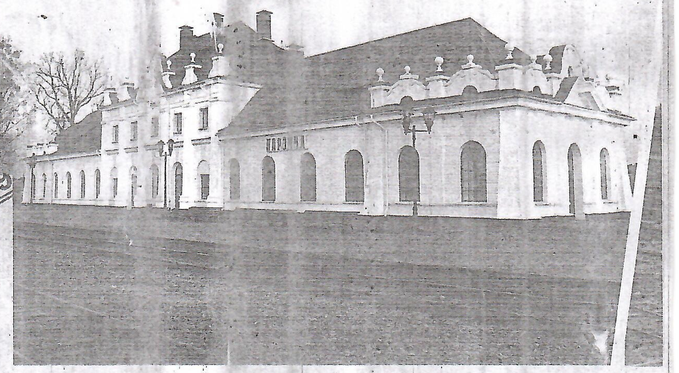
Мелодия белорусских железнодорожных поездов

3 августа отмечается День железнодорожника

Первый поезд по территории Беларуси прошел более 160 лет назад. Состав преодолел 30-километровый участок Поречье–Гродно, который составлял магистраль Петербург–Варшава. С тех пор станция Поречье стала местом притяжения поездов и людей. Славную железнодорожную историю омрачили трагические события Великой Отечественной войны. Гродненские железнодорожники были в первых рядах антифашистского подполья. Об их героических поступках, которые приближали Победу, – в сегодняшнем материале «ГП».



Карта железной дороги. Вторая половина XIX века

ПОРЕЧЬЕ – ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

Главным преимуществом станции Поречье было ее удобное географическое расположение: близость к Гродно, Друскининкаю, Варшаве. Местечковый вокзал мог дать фору столичным. В конце XIX века на станции Поречье каждый день курсировали 12-14 пассажирских и товарных поездов. До Гродно они доходили за 40-45 минут. Станция Поречье уже тогда представляла собой большой железнодорожный узел. Там были ремонтное депо, склады, поворотный круг, несколько служебных домов для персонала. Имелся железнодорожный клуб, где была большая библиотека, проводились танцы, работали кружки художественной самодеятельности, был свой оркестр.

На привокзальной площади по выходным и праздничным дням гудел базар, на который съезжался народ из Новой Руды и Старой Руды, Лихачей, Соболян, Озер, Гожи, Чернужи. Рядом была стоянка повозок, на которых возили отдыхающих в Друскининкай, так как железнодорожная ветка туда пролегла лишь в 30-е годы XX века.

ПРЕПЯТСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ

Мирный договор, завершивший советско-польскую войну и подписанный 18 марта 1921 года в Риге без участия белорусской стороны, привел к тому, что этнические белорусские земли, белорусский народ почти на два десятилетия были разделены на две части. Западные области Беларуси вошли в состав польского государства.

Воссоединение Западной Белоруссии с БССР внесло свои коррективы в работу железнодорожных путей. За период нахождения западных областей Белоруссии в составе польского государства железнодорожный транспорт был разрушен – снималось оборудование железных дорог, которое было вложено еще царской Россией. В частности, был оголен крупнейший железнодорожный узел Молодечно, где были сняты и увезены рельсы, стрелки. Польско-Германская война еще более расстроила транспорт. Были разрушены 12 мостов, 196 вокзалов и других железнодорожных помещений.

Железнодорожникам с первых дней установления советской власти предстояла большая задача – быстро восстановить разрушенное хозяйство и наладить нормальную работу дороги.

В ноябре 1939 года на Белостокской железной дороге широко развернулось социалистическое соревнование, охватившее 89 коллективов. Участие принимали все депо, станции, дистанции пути и связи – 13100 человек.

В одном из архивных сообщений говорится: *«В депо Гродно машинист паровоза ТПЗ № 27 Богатырев первым начал движение за вождение тяжеловесных поездов, и по его инициативе все машинисты этого депо перешли на вождение поездов вместо нормы 850 тонн на 1000 тонн».*

Все стремились внести свой вклад в развитие железнодорожной отрасли. Из архивных сведений узнаем, что *«значительно улучшила работу ст. Гродно, где план погрузки за последнюю пятидневку выполнен на 200%. Депо Гродно стало работать без брака».*

ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ПОДПОЛЬЩИКИ

Однако планы и мечты о восстановлении народного хозяйства после воссоединения двух частей Белоруссии были нарушены 21 июня 1941 года. Гродно одним из первых белорусских городов принял на себя удар немецко-фашистских захватчиков. На защиту своего родного края встали все, в том числе и железнодорожные рабочие.

Из воспоминаний машиниста-инструктора локомотивного депо станции Гродно Николая Богатырева: *«21 июня 1941 года я сопровождал пассажирский поезд по направлению Гродно–Львов. Был на паровозе в качестве инструктора-машиниста, так как на паровозе молодой машинист. Не доезжая 10 км до станции Брест, в 4-м часу 22 июня 1941 года на наш поезд гитлеровские самолеты обрушили бомбовый удар. В поезде находились люди, ехавшие отдыхать, в командировку, военнослужащие. В результате прямого попадания бомбы паровоз вышел из строя.*

Пассажиры, услышав пулеметные очереди, которые крошили по паровозу, стали выбегать из вагонов и укрываться кто как мог от гитлеровских самолетов. Через несколько минут пассажиры увидели фашистов в зеленых мундирах с автоматами в руках. Это шла мотопехота.

Мы вынуждены были уйти в леса от звериного нападения фашистов на советскую территорию.

Позднее я с товарищами перебрались в Гродно. Там узнал, что многие семьи, в том числе военнослужащих, железнодорожников, не смогли эвакуироваться в первый день войны с последним поездом, отходившим в 21 час. Я встретился со своими товарищами коммунистами и беспартийными.

Договорился возглавить диверсионную группу по борьбе с гитлеровскими захватчиками в Гродно».

Так началась деятельность антифашистского подполья, действовавшего в городе Гродно в годы Великой Отечественной войны с августа 1941 по июль 1944 года.

Постановлением бюро Гродненского горкома КПБ от 19 марта 1981 года в результате рассмотрения материалов комиссии по изучению деятельности антифашистского подполья было установлено, что в 1941–1944 годах на территории города Гродно действовали 6 групп, из которых 3 группы имели непосредственное отношение к железной дороге: группа под руководством Н.Н.Богатырева состояла из 6 человек, группа под руководством Г.И.Светличного состояла из 3 человек, группа под руководством С.Ф.Панасюка состояла из 4 человек.

УСТРАИВАЛИ ДИВЕРСИИ И ПЕРЕДАВАЛИ ДАННЫЕ

В период Великой Отечественной войны с военно-оперативной точки зрения важное значение имел Гродненский железнодорожный узел, через который из Германии шли эшелоны с живой силой и военной техникой, а в обратном направлении вывозились раненые солдаты вермахта и награбленное советское имущество.

В условиях постоянной нехватки специалистов-железнодорожников немецкая администрация узла была вынуждена обращаться на биржу труда. Работники железной дороги, нанятые в этот период времени, продолжили борьбу с фашизмом. Осенью 1941 года на работу в депо в качестве слесарей поступили Светличный Георгий Иванович, Гудовский Казимир Иосифович, Гуляков Павел. Вскоре они стали инициаторами саботажа в железнодорожном депо: ремонтировали паровозы так, что большинство из них выходило из строя после отправления в рейс.

Немало диверсий на счету и у руководителя группы Сергея Филипповича Панасюка. Например, в апреле 1944 года, следуя за резервной линией в Гродно, он успешно проехал сигналы и врезался в паровозы, которые шли на станцию Вильнюс. Два из них были выведены из строя, а третий простоял на ремонте в депо более месяца.

Рабочий по чистке котлов Соловьев Дмитрий Иванович, поступивший на железнодорожную станцию Гродно по указанию командования отряда «Комсомол Белоруссии», неоднократно закладывал в тендеры паровозов с углем головные шашки, обшитые в черную ткань. Так, удалось вывести из строя 7 паровозов.

Опытный подпольщик Лев Семёнович Балакин в марте 1944 года подложил мину в состав с боеприпасами, в результате чего в пути взорвались два вагона со снарядами. В апреле он подложил магнитную мину к цистерне с горючим (взрыв произошел вблизи станции Поречье), а в конце июня 1944 года сжег отделение по перевозке немецкой почты на станции Гродно.

Кроме диверсионной работы подпольщики-железнодорожники собирали разведывательные данные о движении вражеских составов с живой силой и воинской техникой, о резерве паровозов в депо и их состоянии.

Марцуль Иван Устинович по заданию подпольщиков и партизан собирал сведения о движении вражеских эшелонов. Минаков Василий Иванович отвечал за сбор сведений о воинских перевозках противника, о состоянии паровозного хозяйства в депо, систематически проводил среди рабочих станции антифашистско-просветительную агитацию.

15-16 июля 1944 года многие участники Гродненского антифашистского подполья влились в ряды Красной армии и участвовали в освобождении города, а затем продолжали борьбу с фашистами до полной победы над гитлеровской Германией.

> Гродно одним из первых белорусских городов принял на себя удар немецко-фашистских захватчиков. На защиту своего родного края встали все, в том числе и железнодорожные рабочие.

СУДЬБА ГЕРОЕВ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

К сожалению, не все участники трех групп железнодорожников смогли отпраздновать освобождение территории, которую они защищали ценой собственной жизни.

Хорошилов Нестер Емельянович, вагонный мастер депо станции Гродно, участник группы Богатырева, и Цуканов Максим Иванович, главный кондуктор железнодорожной станции Гродно, участник группы Богатырева, в июле 1943 года арестованы и замучены в гестапо.

Гудовский Казимир Иосифович, шофер Гродненского гормолзавода, участник группы Светличного, погиб 15 января 1944 года при выполнении боевого задания в районе города Гродно.

Гуляков Павел, военнослужащий, рядовой, участник группы Светличного, в декабре 1943 года погиб при возвращении из Гродно в отряд в схватке с фашистами.

Минаков Василий Иванович, сцепщик вагонов станции Гродно, участник группы Богатырева, после освобождения Гродно работал дежурным по отделению пассажирской службы и составителем поездов.

Марцуль Иван Устинович, директор известкового завода №5, участник группы Богатырева, после окончания войны работал директором кирпичного завода Гродно.

Богатырев Николай Никанорович, машинист-инструктор локомотивного депо станции Гродно, руководитель группы, с сентября 1944 года работал старшим инспектором по кадрам Управления Белостокской железной дороги.

Награды нашли своих героев – Богатырев Николай Никанорович награжден орденом Красной Звезды; Панасюк Сергей Филиппович и Соловьев Дмитрий Иванович представлены к награде «Медаль «Партизану Великой Отечественной войны» II степени».

Освободив Гродненщину от немецко-фашистских захватчиков, коллектив железнодорожников Белостокской железной дороги сумел за короткий срок восстановить путь, искусственные сооружения, станции, связь, что обеспечило продвижение воинских поездов к фронту.

«3 августа 1947 года железнодорожники Советского Союза вместе с трудящимися страны будут отмечать Всесоюзный день железнодорожного транспорта СССР. Этот день для железнодорожников является днем отчета перед Родиной... о проделанной работе по восстановлению хозяйства железных дорог и выполнению государственного плана перевозок 2-го года послевоенной пятилетки», – говорится в протоколе №27 заседания бюро Гродненского обкома КП(б)Б от 18 июля 1947 года.

ЛЮДМИЛА ГОРБАЧ,
директор архива общественных объединений Гродненской области

Первый это сделал машинист локомотива Николай Никанорович Богатырев. 17 июля 1941 года на станции Гродно он совершил крушение двух встречных поездов, в результате чего разбил 2 паровоза и 18 вагонов, полностью прекратив движение поездов на 18 часов. В начале декабря 1941 года Богатырев, Цуканов, Хорошилов и Марцуль объединились в подпольную группу, в состав которой впоследствии также вошли И.И.Скородольников и В.Н.Минаков. 12 декабря 1941 года Богатырев вывел из строя паровоз и 10 вагонов, в результате чего было убито 10 и ранено 20 гитлеровцев, а движение поездов на участке Вильнюс–Гродно приостановлено на 16 часов. В ночь на новый 1943 год Богатырев совершил крушение двух встречных поездов на перегоне Дубно-Чермны(участок Гродно–Лида) после чего ушел в партизанский отряд "Искра" бригады имени С.М.Кирова Лидского соединения. После ухода в лес Богатырева группу возглавили Н.Е.Хорошилов до его ареста гестаповцами в июле 1943 года.

Из справки о деятельности антифашистского подполья в городе Гродно в годы Великой Отечественной войны с августа 1941 по июль 1944 года. 19.03.1981.
ГАОО Гродненской области. Ф. 6126, оп. 9, д. 9, л. 32

В соответствии с полученными указаниями участник группы С.Ф.Панасюка машинист локомотива Б.К.Ерошевич, ведя состав с грузом, на станции Мосты снял поршневую головку колонника и сломал кольцо паровоза. В результате паровоз вышел из строя, а состав простоял 18 часов. Затем Ерошевич вывел из строя водонапорную колонку на станции Гродно. По пути в Вильнюс он повредил рукав паровоза, в результате чего состав простоял на путях 16 часов. Всего Ерошевич на Гродненском железнодорожном узле вывел из строя более десяти паровозов, поставил десятки вагонов, на сотни часов задержал движение эшелонов противника, направляемых к фронту.

Из справки о деятельности антифашистского подполья в городе Гродно в годы Великой Отечественной войны с августа 1941 по июль 1944 года. 19.03.1981.
ГАОО Гродненской области. Ф. 6126, оп. 9, д. 9, л. 35

Панасюк Сергей Филиппович

Балакин Лев Семенович

Богатырев Николай Никанорович

Соловьев Дмитрий Иванович

Гуляков Павел

Светличный Георгий Иванович