Между фронтом и тылом

Я много слышал о героях Великой Отечественной войны. Но вот об этих людях, о которых пойдет речь в моем рассказе, мало говорят, а они внесли огромный вклад в Победу над фашизмом. Это машинисты паровоза, мои прадедушка и прабабушка, они ельчане. Елец – крупный железнодорожный узел нашей страны, город машинистов. Мой прадед, Михаил Максимович Лопухин, еще мальчишкой мечтал стать машинистом паровоза. Его мечта сбылась, но возить вагоны поезда ему пришлось не в мирное время, а в годы Великой Отечественной войны.

Во время войны, в 1942 году, было принято решение властей о создании паровозных колонн особого назначения Народного Комиссариата Путей сообщения для эксплуатации паровозов на фронтовых и прифронтовых железнодорожных линиях. Железнодорожников перестали призывать на фронт. Паровозные колонны состояли из 25-30 паровозов. Они обеспечивали подвоз войск, боеприпасов и вооружения, топлива и продовольствия для фронта.

75 колонна паровозного особого назначения НКПС, куда и был направлен мой прадед Лопухин М.М, машинист локомотивного депо г. Ельца, формировалась под Москвой. В это же время в Подмосковье приехала после окончания железнодорожного училища г.Душанбе еще совсем юная девушка, моя прабабушка Любовь Михайловна Астахова (впоследствии Лопухина). Мои предки встретились и полюбили друг друга с первого взгляда. Прадед походатайствовал, чтобы прабабушку перевели к нему в бригаду. Так началась совместная фронтовая и трудовая биография смелых и отважных молодых людей, моих родственников по линии мамы, машиниста паровоза и его помощника. Прадед – машинист, а прабабушка – помощник машиниста. Шутка ли, семнадцатилетняя хрупкая девушка взвалила на свои плечи тяжелую, опасную и вредную для здоровья работу – на ходу поезда нужно было брать и передавать важные секретные документы, путевые листы, в которых содержалась информация о направлении движения состава. В остальное время приходилось постоянно бросать уголь в топку и подливать масло в клапаны. Тогда тысячи девушек выбирали эту мужскую профессию. Можно только поражаться их мужеству и силе воли.

Как правило, в боевую задачу паровозной колонны входила своевременная доставка для фронта и обеспечение его всем необходимым. Моим родным приходилось работать в тяжелейших условиях, они, бывало, по двое - четверо суток не покидали рабочие места, спали по 2-3 часа. Особенно в 1943 году, когда было введено осадное положение на всех железных дорогах. В месяц на каждого приходилось по 25 поездок вместо 12-13 установленных в мирное время. Работали «на втором дыхании». Через Елец в феврале – марте 1943 года шли основные перевозки войск Центрального фронта, они перебазировались из-под Сталинграда в район Курской дуги. В канун и в ходе Курской битвы все паровозы 75 колонны, в том числе паровоз и моего прадеда, доставляли фронту К.К. Рокоссовского бойцов, боеприпасы, пушки, минометы, танки, нефтепродукты. Обстановку на фронте осложняли непрерывные налеты фашистской авиации на наши железные дороги. Рейхсмаршал Геринг сформировал специальный авиаотряд, названный «истребители паровозов». За каждый разбитый паровоз немецкий летчик представлялся к награждению Железным крестом.

Только профессиональное мастерство, маневрирование скоростью, использование рельефа местности позволили машинистам выполнять задания по доставке людских резервов и техники к месту боев. Машинисты вместе с помощниками шли на хитрость и обманывали фашистских асов. Как только немецкий самолет заходил в пике для сброса бомбы, поезд резко останавливался, машинист и его помощник открывали клапана и регулировочные винты, выпуская в атмосферу клубы пара. Немецкий летчик считал, что паровоз разбит, улетал, состав целый и невредимый следовал дальше. Мой прадед тоже научился так маневрировать.

Но были и другие случаи. Однажды в 1944 г. военный состав моего прадеда стоял на одной из станций Белоруссии. Все железнодорожные пути были заняты другими эшелонами, которые ждали своего отправления. Вдруг в воздухе начали летать фашистские самолеты –«рамы», они фотографировали станцию. Прадед понял, что вслед за этим начнется бомбежка станции. Он побежал к дежурному, чтобы тот скорее открывал пути и отправлял эшелоны. Дежурный сомневался и медлил, сразу не поверил прадеду. Время ушло. Немцы начали бомбить. Машинист Лопухин понимал, какая ответственная задача поставлена перед ними. Для освобождения Белоруссии нужно было доставить все в целости и сохранности 1-ому Белорусскому фронту К.К.Рокоссовского.

Мой предок бежал к своему паровозу и вдруг увидел, что хвостовые вагоны горят. С риском для жизни он бросился отцеплять горящие вагоны и только после этого вывел состав на другой свободный путь перегона, и таким образом спас стратегический груз. Его жена, моя прабабушка, от этой бомбежки пострадала, ее слегка контузило. Она в этот момент ждала ребенка. В декабре 1944 года в Душанбе у нее родился старший сын с патологией: сердце у мальчика было на правой стороне, прожил он с таким заболеванием только 16 лет. Врачи сразу после родов сказали прабабушке, что ребенок родился больным из-за перенапряжения и нервных потрясений, которые она пережила во время войны.

Мой прадед, машинист паровоза, дошел до Берлина вместе с 1-ым Белорусским фронтом, он постоянно сопровождал и снабжал его всем необходимым для Победы. «Все для фронта! Все для Победы!»- таков лозунг был для каждого.

Самоотверженным трудом, под постоянным авиационным обстрелом фашистов, мои прадед и прабабушка, рискуя жизнью, возили составы на фронт, потом возвращались в тыл и снова на фронт. И так до Великой Победы! Они вписали свои имена в Книгу Памяти ратной славы всего народа и своей семьи.

Швец Павел, обучающийся гр.3Л ГБОУ СПО ПК № 31