



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство морского и речного транспорта



# Люди нашей отрасли 70 лет Победы

Том 2

2015



Министерство транспорта Российской Федерации  
**Федеральное агентство морского и речного транспорта**

# Люди нашей отрасли

**70 лет Победы советского народа  
в Великой Отечественной войне  
1945 – 2015**

Книга 4  
Том 2

2015

УДК 656.61:82-94

# Люди нашей отрасли. 70 лет Победы Книга 4. Том 2

Книга «Люди нашей отрасли» представляет собой уникальный проект из двух томов Федерального агентства морского и речного транспорта и отраслевой газеты водного транспорта «Морские вести России».

Два тома четвертого выпуска книги посвящены 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

Книга состоит из двух частей. В одной собраны биографические материалы и фотографии участников и ветеранов войны морского и речного флота. Причем, где только было возможно, издательство иллюстрирует их фотографиями двух жизненных периодов героев книги – нашего времени и боевой и трудовой молодости. К сожалению, не все ветераны смогли сохранить и представить фотографии военных времен. Поэтому в книге использованы те материалы и фотографии, которые редакции удалось собрать в ходе подготовки издания.

По существу, каждое из воспоминаний ветеранов о своем жизненном пути стало свидетельством подвига великого поколения победителей, участников жестоких битв и самоотверженного труда, живших на одном дыхании – все для фронта, все для победы!

Другая часть книги представлена историческими очерками о главных битвах небывало жестокой и кровопролитной войны: от хронологии операций до ярких эпизодов на фронте и в тылу. В качестве заставок между главами представлены агитационные плакаты военных лет.

Книга предназначена для молодого поколения моряков и речников, курсантов и студентов отраслевых вузов как историческое пособие в изучении периода Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Редакция выражает глубокую признательность ветеранам отрасли и председателю Совета ветеранов морского и речного флота Ю.А. Михайлову за личное участие и большую работу по организации сбора и подготовки материалов к публикации в книге, руководителю Росморречфлота А.А. Давыденко за искреннюю поддержку проекта.

Периодичность издания книги «Люди нашей отрасли» – один раз в три года.

ISBN 978-5-905999-21-5



© Федеральное агентство морского и речного транспорта  
© РИЦ «Редакция газеты «Морские вести России»  
при содействии РИЦ «ИД «Магистраль», оригинал-макет, 2015



**Дорогие фронтовики,  
труженики тыла и ветераны,  
уважаемые работники  
морского и речного транспорта!**

Наша страна и все прогрессивное человечество в 2015 году отмечают 70-ю годовщину со дня Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов, день, когда оттремели залпы орудий и закончилась самая жестокая война в истории человечества.

Для нашей страны это не просто историческая дата, а день национальной гордости и воинской славы – мощный фактор единения народа, инструмент воспитания молодого поколения.

Для участников и ветеранов войны предстоящий юбилей имеет особое значение. Одно дело слышать, смотреть по телевизору и читать о Великой Отечественной войне, другое – пройти через ее горнило, испытать этот ужас на себе, когда каждое воспоминание бережит ветеранскую душу, возвращает его в то грозное время.

За четыре военных года погибли миллионы наших соотечественников. Каждая семья потеряла кого-либо из родных и близких: одни пали в кровопролитных сражениях, другие не выдержали мук в фашистских лагерях или умерли от блокадного голода.

Священна память о тех, кто отдал свою жизнь во имя Родины.

Ценой невосполнимых потерь и нечеловеческих усилий была оплачена Победа над фашизмом. Война изменила судьбу каждого человека и каждый из них – от героя-разведчика до маленького мальчика, помогающего матери в поле или на заводе, – приближал день Великой Победы.

Многое пережили моряки и речники за годы войны, но ничто не сломило их мужества, они выполнили свой долг и внесли свой вклад в достижение Победы в Великой Отечественной войне, выполняя главную задачу по перевозке грузов, поступающих по ленд-лизу из США и



**ЮРИЙ МИХАЙЛОВ,  
председатель Совета  
организации ветеранов  
морского и речного флота**



Великобритании. Ветераны морского и речного флота участвовали в обороне Москвы, Ленинграда, Сталинграда, в Курской битве и взятии городов Варшава, Вена, Берлин и других.

Мы гордимся своей страной, победившей фашизм, мы осознаем свой долг перед теми, кто отвоевал нашу свободу, наше будущее и будущее наших детей.

Необходимо остановить усиливающийся в последние годы поток лжи и клеветы, направленной на искажение истинной истории войны со стороны западных стран и отдельных наших фальсификаторов, кощунственное переписывание истории и циничное забвение памяти советских солдат, погибших за освобождение Европы от фашизма – преступления, не имеющего сроков давности.

В ходе подготовки к этому юбилею Совет организации ветеранов морского и речного флота при поддержке Росморречфлота постарался сделать все возможное, чтобы содействовать улучшению бытовых условий участников войны и тружеников тыла, помочь в решении социальных проблем.

Наша общая святая обязанность – откликаться на нужды и чаяния здравствующих ветеранов, регулярно поддерживать их духовно и материально.

В целях увековечения памяти о подвигах моряков и речников в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов, содействия духовному развитию личности, воспитания молодежи в духе замечательных традиций старшего поколения, патриотизма, верности и служения Родине руководством Федерального агентства морского и речного транспорта и Советом организации ветеранов морского и речного флота издана данная книга «Люди нашей отрасли», посвященная 70-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов. В ней отражен вклад в победу участников и ветеранов войны – работников отрасли.

Дорогие ветераны, защитники Отечества, славные труженики тыла! Мы благодарим вас за то, что вы защитили Россию, спасли мир от нацизма. Ваша победа дала нам право чувствовать себя сильным и свободным народом. Для каждого из нас вы всегда будете примером истинного патриотизма, мужества, честности и порядочности.

От имени Совета организации ветеранов морского и речного флота примите наши самые теплые пожелания здоровья, долгих лет активной жизни, удачи, благополучия и оптимизма.

**С замечательным праздником – 70-летием со дня Победы!**



## **Дорогие ветераны! Уважаемые коллеги!**

Победа в Великой Отечественной войне завоевана ценой огромных усилий, невероятных лишений и миллионов жизней. Вы держите в руках книгу, издание которой приурочено к празднованию этого великого события.

Книга «Люди нашей отрасли. 70 лет Победы» задумана как ценный исторический источник, к которому наши потомки смогут обращаться всякий раз, когда возникнет потребность вновь прикоснуться к героическим событиям тех лет. Из коротких рассказов их непосредственных участников современная молодежь сможет почерпнуть правдивую информацию о Великой Отечественной войне, о жестоких сражениях и буднях трудового фронта.

Время летит неумолимо. Многие свидетели тех лет не дожили до наших дней. И сегодня тем более важно сохранить память об этих событиях для их внуков и правнуков, передавая от поколения к поколению рассказ о величии подвига, совершенного во имя Отчизны. Ибо эти жертвы не были напрасны – без них не было бы победы, не было бы нашего будущего.

Судьбы людей, воевавших на фронтах и работавших в тылу, – это живой пример мужества и героизма, настоящего служения и беззаветной любви к Родине. Яркие страницы в боевую летопись Великой Отечественной войны вписали моряки и речники торгового флота. Книга – это еще один памятник труженикам отрасли, которые внесли свой неоценимый вклад в Великую Победу.

Память о беспримерном подвиге ветеранов, их стойкости и твердости духа является для нас залогом будущих побед и успехов. В наших сердцах не иссякнут благодарность и преклонение перед подвигом героев-победителей, поколения людей, на долю которых выпал тяжкий жребий войны. Они передали нам свои традиции братства и солидарности, поистине выстраданный опыт единения и взаимопомощи. И мы будем свято хранить память об этом!

**Низкий поклон ветеранам! С Днем Победы!**



**Игорь ЛЕВИТИН,  
помощник Президента  
Российской Федерации,  
Министр транспорта Российской  
Федерации с марта 2004 г.  
по май 2012 г.**



**Максим СОКОЛОВ,  
Министр транспорта  
Российской Федерации**

**«Время не имеет власти над величием всего, что мы пережили в войну, а народ, переживший однажды большие испытания, будет и впредь черпать силы в этой Победе».**

**Маршал Жуков**

### **Дорогие друзья, уважаемые ветераны!**

Победа в Великой Отечественной войне – важнейшее событие, имеющее огромное значение для всех стран мира, а для России оно – священо. И долг нынешнего и грядущих поколений – не забывать о тех, кто ценой невероятных усилий отстоял свободу Родины в самой кровопролитной войне мировой истории.

9 мая 2015 года Россия отметит 70-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Войне, жестоко опалившей судьбы миллионов наших соотечественников. Вечен и свят подвиг наших отцов и дедов, одолевших фашизм и одержавших Великую Победу, показавших непревзойденные образцы величия человеческого духа, способности к самопожертвованию.

Во Второй мировой войне участвовали многие страны, однако именно наша страна стала главной силой, преградившей германскому фашизму путь к мировому господству, вынесла основную тяжесть войны и сыграла решающую роль в разгроме гитлеровской Германии и милитаристской Японии. Эта победа была достигнута благодаря тесному и умелому взаимодействию всех видов советских вооруженных сил, крепкому и сплоченному тылу.

В годы войны родилась известная формула: «Военно-морской флот – верный помощник Красной армии», отражавшая реальное положение, когда боевые действия всех видов вооруженных сил находятся в тесной взаимосвязи. Эти слова в полной мере относятся и к морскому и речному торговому флоту, который участвовал в сотнях боевых и десантных операций на морских бассейнах страны, одновременно продолжая перевозки грузов для нужд народного хозяйства, выполняя переброску войск и боевой техники, доставляя людей, оружие, боеприпасы, продовольствие и снаряжение на осажденные территории, эвакуируя раненых и гражданское население, а также промышленное оборудование из районов военных действий. Каждодневным самоотверженным трудом в тылу работники отрасли, их семьи, вставшие на место отцов и братьев, ушедших на фронт, приближали окончание войны.

В священный день 70-летия Великой Победы мы низко склоняем головы перед светлой памятью погибших и отдаем дань глубокого уважения тем, кто героически прошел боевые дороги, а потом возродил страну из руин. Нет таких слов, которыми можно было бы в полной мере передать всю благодарность за ваш бессмертный подвиг в самой жестокой войне. Сохранение памяти о войне, героях фронта и тыла – это нравственный долг, который старшее поколение должно передать молодым.

**С праздником Великой Победы! Вечная память героям!**



**«Празднуя Победу, мы всегда будем вспоминать, какие качества нашего народа помогли одолеть врага. Терпенье. Мужество. Величайшая стойкость. Любовь к Отечеству. Пусть эти проверенные огнем войны качества всегда нам сопутствуют. И всегда Победа будет за нами».**  
**Маршал Жуков**

### **Уважаемые ветераны! Дорогие друзья!**

70 лет прошло с момента окончания Великой Отечественной войны, с момента Великой Победы. Для молодого поколения это немыслимый срок, а в воспоминаниях участников и свидетелей той страшной трагедии все как будто было вчера.

Флот силен традициями. Но традиции невозможно сохранить без знания истории, не имея четкого и верного, не искаженного ложью, представления о событиях этой кровопролитной войны, принесшей столько горя не только советскому народу, но и всей Европе. Именно поэтому в книге «Люди нашей отрасли. 70 лет Победы» собраны рассказы непосредственных участников этих событий, чтобы подрастающее поколение могло из первых уст узнать, кто на самом деле победил в Великой Отечественной войне, и какой ценой завоевана Победа.

Мы создали эту книгу, чтобы рассказать о ветеранах нашей отрасли, которые подчас ценой своей жизни обеспечивали жизнедеятельность нашей страны в военные годы, демонстрируя высочайший профессионализм и отвагу.

Велика роль морского и речного транспорта в победе в Великой Отечественной войне. К началу войны в системе морского флота насчитывалось более 870 транспортных судов общим дедвейтом более 2 млн тонн и 51 морской порт. Уже в первый день войны в непосредственное подчинение Народного комиссариата военноморского флота было передано около 100 единиц транспортного и служебно-вспомогательного флота, более 100 причалов и других портовых сооружений, ряд судоремонтных предприятий.

Главные задачи, поставленные перед морским транспортом, заключались в перевозках войск, техники и снабжения для армии и военного флота, в переброске промышленных мощностей предприятий, ценных грузов и населения на восток страны, перевозке народнохозяйственных грузов.

Большую роль сыграл транспортный флот в многомесячной обороне Севастополя. Единственным путем для снабжения Севастополя, окруженного с суши, оставалось море. Сотни рейсов совершили моряки, доставляя военнослужащих, машины, танки, орудия и вывозя раненых и промышленное оборудование.



**Александр ДАВИДЕНКО,**  
**руководитель Федерального**  
**агентства морского и речного**  
**транспорта**





С лета 1942 года особое значение приобрел Волго-Каспийский водный путь, так как железные дороги, связывавшие Кавказ с европейской частью России, были отрезаны врагом. Из нефтеносного региона по Волге каспийцы и речники доставили к обороняющемуся Сталинграду свыше 100 тыс. тонн жидкого топлива.

Северный морской путь все годы войны оставался важнейшей транспортной магистралью, обеспечивавшей решение как народнохозяйственных, так и военных задач. Заполярье стало местом массового героизма советских людей. Благодаря их усилиям была сорвана блокада Севморпути. Неоценима работа ледокольного флота, который в тяжелых зимних условиях обеспечивал проводку судов по Северному морскому пути и в морские порты.

Свой вклад в победу внес Тихоокеанский бассейн, через порты которого осуществлялись поставки из стран антигитлеровской коалиции.

В первые же недели войны на фронт добровольно ушли тысячи речников. Нередко на фронт уходили семьями. Ушедших на фронт мужчин на флоте заменили юноши и девушки из речных династий. В пополнении флотилии значительная роль принадлежит речникам. Только речной флот страны в годы войны передал около тысячи судов для переоборудования их под боевые корабли и вспомогательные суда. Команды этих судов, как правило, комплектовались из речников. А капитаны речных судов становились подчас их военными командирами и показывали незаурядные воинские способности, образцы мужества и героизма.

На военный лад пришлось перестроиться и путейцам. Во всех бассейнах европейской части страны было отключено ночное освещение навигационной обстановки. В крайне неблагоприятной обстановке военного времени была осуществлена коренная перестройка всей работы пароходств, портов и заводов на военный лад, деятельность речного транспорта теперь полностью подчинялась интересам фронта, делу защиты Отечества.

Исключительно велика была роль речного транспорта в снабжении блокадного Ленинграда. В короткие сроки путейцами была подготовлена судоходная трасса на Ладожском озере. История навсегда сохранит память о героических делах речников, строителей и солдат на Ладого. В ту тяжелую пору они стояли плечом к плечу с фронтовиками, борясь за жизнь Ленинграда.

Великая река Волга стала непреодолимым рубежом для агрессора, стала той границей, переход через которую был равносителен поражению в войне. Делом чести для речников было отстоять этот рубеж, и с этой задачей они справились.

Победа ковалась не только на передовой, но и в тылу. Предприятия отрасли, находившиеся вдали от фронта, также перестроились на военный лад, ремонтируя суда, выпуская столь необходимую воюющей стране продукцию. Вчерашние юнги из школ юных моряков и речников встали к станкам, отправились в колхозы для помощи труженикам села, ведь все мужское население было мобилизовано. В тылу страны открылся еще один фронт – трудовой.

Никогда не забудут моряки и речники страны подвиг товарищей по оружию и труду, отдавших жизнь во имя свободы и независимости Отечества. Никогда не забудет Родина самоотверженную работу и славные боевые дела тружеников морского и речного флота, явившиеся достойным вкладом в достижение победы в Великой Отечественной войне.

**Низкий поклон всем морякам и речникам, внесшим неоценимый вклад в Великую Победу, отстоявшим в огне войны нашу Родину! Слава победителям!**

# РОДИНА-МАТЬ ЗОВЕТ!



## ВОЕННАЯ ПРИСЯГА

Я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик, вступаю в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии, принимаю клятву и торжественно обязуюсь быть честным, храбрым, дисциплинированным, беззаветным бойцом, строго удерживать военную и государственную тайну, бескорыстно исполнять все воинские уставы и приказы командиров и начальников.

Я обязуюсь добросовестно изучать военное дело, искренно беречь военное и народное имущество и до последнего дыхания быть преданным Советскому Народу, своей Советской Родине и Рабоче-Крестьянскому Правительству.

Я всегда готов по призыву Рабоче-Крестьянского Правительства выступить на защиту моей Родины—Союза Советских Социалистических Республик и, как воин Рабоче-Крестьянской Красной Армии, я обязуюсь защищать ее мужественно, умело, с достоинством и честью, во имя своей крови и славы жизни для достижения полной победы над врагами.

Если же по злому умыслу и нарушу эту мою торжественную клятву, то пусть меня постигнет суровая кара советского закона, всеобщая невинность и презрение трудящихся.



## Водный транспорт в годы Великой Отечественной войны

**В**одный транспорт широко применялся в годы Великой Отечественной войны и внес неоценимый вклад в Победу над Германией.

*«Моряки торгового флота отдадут себе полный отчет в том, что им доверяется ответственнейший участок общего фронта, на котором ведется ожесточенная борьба с оголтелыми фашистами»,* – отмечал в передовой статье первый военный номер журнала «Морской флот» (№ 5-6) в 1941 году.

С первых же дней войны водный транспорт активно участвовал в осуществлении мобилизационных перевозок, подвозе материальных средств войскам, эвакуации. Летом и осенью 1941 г. водный транспорт на Черном море подвозил боеприпасы, горючее, продовольствие, медикаменты и другое военное имущество героическим защитникам осажденных гарнизонов Одессы и Севастополя; в Финском заливе осуществлял эвакуацию населения и войск из Таллина и других оставляемых портов.

**В** сентябре 1941 г. он использовался для подвоза материальных средств и пополнений Приморской группе Ленинградского фронта, оборонявшей район г. Ломоносова, а на Ладожском озере, кроме того, эвакуировал население из Ленинграда. Из Одессы в тот тяжелый период было вывезено морем 330 тыс. человек населения, 204,5 тыс. тонн оборудования и других грузов, а также 80 тыс. человек войск. Из Крыма летом и осенью 1941 г. было эвакуировано более 82,6 тыс. тонн заводского оборудования и других грузов, свыше 100 тыс. человек гражданского населения и более 2,5 млн голов скота. Значительные воинские перевозки для обеспечения сил флота и войск Карельского фронта выполнял водный транспорт на Северном флоте.

В июле-октябре 1941 г. суда Московско-Окского пароходства и флот канала Москва – Волга использовались для эвакуации госпиталей и материальных средств из районов Москвы. Кроме этих перевозок речной транспорт с 1 июля 1941 г. и до конца навигации эвакуировал из западных областей СССР свыше 870 тыс. тонн военных и народнохо-

зяйственных грузов и 2 млн человек населения.

*«Великая Отечественная война советского народа с германскими фашистами длится уже свыше трех месяцев, – писал журнал «Морской флот» в № 7-8 за 1941 г. – Красная армия с каждым днем усиливает отпор врагу, нанося ему жестокие удары, уничтожая его материальные средства и людскую силу.*

*Весьма большую роль в этой великой борьбе должен сыграть и морской транспорт, призванный участвовать в быстром и бесперебойном снабжении героической Красной армии пушками, танками, самолетами, горючим, продовольствием и другим, в чем повседневно нуждается фронт.*

*Велика одновременно роль морского транспорта в перевозке грузов, необходимых для оборонной промышленности, тыла, который в условиях Отечественной войны совершенно неотделим от фронта.*

*Упорная, решительная борьба, которую мы ведем с фашистскими бандами, требует от моряков торгового флота, чтобы суда работали непрерывно в любых условиях, во все зимние месяцы. Основная масса судов должна работать в течение всего зимнего времени.*

*Мы не должны и не можем мириться ни с перерывами в плавании из-за наступающей зимы, ни с перерывами из-за длительного, затяжного ремонта».*

**В**ажным этапом в решении органами тыла задачи снабжения войск Ленинградского фронта и населения блокированного Ленинграда явилось освоение осенью 1941 г. перевозок через Ладожское озеро. На этой недостаточно оборудованной водной трассе в осенние штормы, при интенсивном воздействии авиации противника, до закрытия навигации оставшийся на Ладоге малочисленный флот с помощью судов Ладожской военной флотилии доставил на западный берег Ладоги около 45 тыс. тонн грузов.

В марте 1942 г. в целях более эффективного использования водного транспорта для воинских перевозок управления начальников передвижения войск на водных бассейнах и военных комендантов водных участков были



переведены на новые, увеличенные штаты. В навигации 1942 г. удельный вес воинских снабженческих грузов увеличился на речном транспорте до 7,9%, а на морском – до 14,6% общей погрузки.

Ведущее место в выполнении снабженческих перевозок принадлежало Волжско-Камскому бассейну, обеспечивавшему в комплексе с Каспийским морским бассейном вывоз горючего из Баку и Махачкалы в пункты передачи его на железнодорожный транспорт для доставки фронтам. Каспийское море являлось также основным путем подвоза и эвакуации для войск Закавказского и Северо-Кавказского фронтов. Важную роль сыграл морской транспорт во время срочной переброски в район Махачкалы 10-го и 11-го гвардейских стрелковых корпусов, предназначенных для усиления войск Северо-Кавказского фронта. Эшелоны с войсками этих корпусов (по 8 поездов в сутки) прибывали по железной дороге в Астрахань и оттуда морем в Махачкалу. Характерной особенностью данных оперативных перевозок являлось широкое использование морских нефтеналивных судов для погрузки техники и людей, а также организация и осуществление перегрузки воинских эшелонов на морские суда на рейде. Всего по Каспию за период с 1 августа по 31 ноября 1942 г. было перевезено 468 тыс. человек, 285 тыс. тонн материальных средств и 24,4 тыс. лошадей.

На Московско-Волжском бассейне воинские перевозки увеличились в 1942 г. по сравнению с 1941 г. в 6 раз. Значительные воинские перевозки осуществлялись по рекам Северного бассейна.

Военные советы и органы тыла фронтов и армий оказывали помощь в работе фронтовых водных участков, выделяя необходимые силы и средства. Было организовано строительство специальных судов.

Успешное использование водного пути через Ладожское озеро в навигацию 1942 г. позволило решить проблему регулярного снабжения Ленинграда и войск Ленинградского фронта, завершить эвакуацию из города населения, не участвующего в производстве, и даже создать необходимые запасы. Всего за период навигации в Ленинград было доставлено 746,9 тыс. тонн различных грузов и 310 тыс. человек пополнения, а также вывезено из Ленинграда 293 тыс. тонн эвакуантов и 539,4 тыс. человек.

**Р**ешающую роль в 1942 г. сыграл водный транспорт в обеспечении защитников Севастополя и Черноморской группы войск, оборонявшей западную часть Главного Кавказского хребта. Кораблями Черноморского флота было доставлено войскам этой группы 175

тыс. человек пополнения, 245 тыс. тонн материальных средств и 11,4 тыс. лошадей.

*«С восхищением всегда будут вспоминать моряки о смелом рейсе, совершенном старейшим капитаном Черноморского пароходства тов. Баглаем, сумевшим морским путем провести большой караван речных судов из одного порта в другой, неоднократно подвергаясь в пути воздушным атакам фашистских пиратов, – сообщал журнал «Морской флот».*

В ходе сражения за Сталинград важное значение приобрела Волга. Противник прилагал все усилия, чтобы парализовать работу этой важнейшей коммуникации. Вследствие отсутствия вооружения на судах речной флот нес большие потери. Постановлением ГКО в июле 1942 г. было принято решение о вооружении судов Волжского бассейна, во исполнение которого до конца навигации 1942 г. было вооружено 105 судов.

Еще более сложные условия для речного флота на Волжско-Камском бассейне сложились после выхода противника к Волге и перерыва сквозного движения нефтеналивных судов. В связи с нехваткой топлива 142 судна из 316 имевшихся пришлось перевести на дровяное топливо, что снизило их мощность и скорость движения.

Но, несмотря на трудности и серьезные потери, волжские речники стойко выполняли свой долг. За навигацию 1942 г. из Астрахани по Волге было перевезено свыше 900 тыс. тонн горюче-смазочных материалов, или 92% общего объема воинских перевозок нефтепродуктов, выполненных речным транспортом в этот период.

В ходе Сталинградской битвы очень сложной и жизненно важной проблемой стала организация постоянной транспортной связи войск, оборонявших Сталинград, с левым берегом Волги.

Главная роль в решении этой проблемы принадлежала речному флоту. Из речных судов сооружались паромные переправы и наплавные мосты. На речных судах доставлялись в Сталинград войска, боевая и транспортная техника, вооружение, боеприпасы, продовольствие, вещевое и медицинское имущество, эвакуировались раненые. Все переправы Сталинградского и Донского фронтов, и особенно переправы 62-й армии, работали в напряженной обстановке, под непрерывным воздействием авиации, артиллерийским и минометным огнем противника. При этом переправы 64, 51, 57-й армий работали круглосуточно, а переправы 62-й армии – только ночью.

Речные суда на переправах Сталинградского фронта в оборонительном сражении и в ходе контрнаступления перевезли 543 тыс. человек, 538 танков, около 1 тыс. орудий,



29,9 тыс. автомашин и тягачей, 12,5 тыс. лошадей и 149 тыс. тонн боеприпасов, продовольствия и других грузов; на переправах Донского фронта – 1069,2 тыс. человек, 448 танков, 66,5 тыс. автомашин и тракторов, 40,5 тыс. лошадей, 40,8 тыс. повозок, 61 тыс. тонн грузов. Огромные трудности в работе паромных переправ возникли в условиях ледохода на одном из самых ответственных этапов Сталинградской битвы. Благодаря героизму работников речного транспорта, воинов инженерных и дорожных войск, офицеров органов военных сообщений переправы обеспечивали регулярные перевозки войск и грузов в Сталинград.

Первые речные переправы были организованы еще в начале июля 1941 г. на Днестре. Через Днепр было наведено 20 паромных переправ, которые обслуживало 250 судов. На Дону летом 1942 г. действовало свыше 50 переправ, на Волге, в полосе действия войск Донского и Сталинградского фронтов, функционировало 15 паромных переправ, а всего на участке от Саратова до Астрахани – 85.

Для эвакуации паровозов, вагонов и ценного промышленного оборудования из Ленинграда в 1942 г. было построено четыре железнодорожных парома грузоподъемностью 1 тыс. тонн каждый. На таком пароме размещалось четыре паровоза или шесть груженых вагонов. В навигацию 1942 г. на этих паромах было вывезено из Ленинграда по Ладожскому озеру 137 паровозов, 134 тендера и 1622 вагона, доставлено в Ленинград 809 груженых вагонов и платформ с танками, оружием, боеприпасами и продовольствием. На железнодорожных паромах через Волгу у Сталинграда и Астрахани в 1942-1943 гг. переправлено на левый берег Волги более 13 тыс. вагонов и 1300 паровозов.

В ходе сложной навигации 1942 г. водный транспорт перевез 1489 тыс. человек личного состава, 1523 танка, 5261 тыс. тонн боеприпасов, горючего, продовольствия и других грузов.

*«Долго останется в памяти народа героическая работа экипажа теплохода «Анатолий Серов», сумевшего с первых дней войны, несмотря на яростные налеты вражеской авиации и артиллерийский обстрел, совершать свои рейсы, разгружать собственными силами судно в несколько раз раньше положенного по плану срока», – писал журнал «Морской флот».*

Во втором периоде войны (навигация 1943 г.) удельный вес водного транспорта в воинских перевозках в основном остался на уровне 1942 г. В связи с удалением линии фронта от основных водных путей (прежде всего от Волжского бассейна) использование речного транспорта для оперативных

перевозки медицинской эвакуации значительно снизилось, а объем снабженческих перевозок за счет более широкого использования Волги для централизованных перевозок горючего, а также ряда других бассейнов для внутриокружных снабженческих перевозок возрос. Более широкому использованию речного транспорта для снабженческих перевозок способствовало также увеличение сети перевалочных баз центра и перевалочных пунктов, обеспечивавших смешанное железнодорожно-водное сообщение. Всего в навигацию 1943 г. в портах и пристанях действовало 35 пунктов перевалки, организованных средствами тыла Красной Армии, на которых было переработано 403 тыс. тонн грузов.

В оперативном тылу водные участки по-прежнему использовались лишь на фронтах северо-западного направления. Наибольший объем внутрифронтовых перевозок был выполнен на Ладожском озере. В начале 1943 г. в ходе развернувшихся наступательных операций на Северо-Кавказском фронте для воинских перевозок использовалась также р. Кубань, а на Южном фронте – р. Дон и Азовское море.

**В**ажную роль в обеспечении воинских перевозок продолжал играть морской транспорт. Так, Каспийское пароходство осуществляло транспортировку нефтепродуктов из Баку и импортных грузов из Ирана; на Черном море в январе-феврале 1943 г. выполнялись оперативные и снабженческие перевозки, связанные с подготовкой Приморской группы войск к наступлению на Краснодарском направлении, а осенью 1943 г. – с высадкой и обеспечением десантов в районах Новороссийска и Керчи; в Финском заливе в ноябре 1943 г. были выполнены большие перевозки по сосредоточению войск на Ораниенбаумском плацдарме.

Учитывая важное значение водного транспорта, в 1943 г. принимались дальнейшие меры по улучшению его работы. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 мая 1943 г. на речном транспорте было введено военное положение. В целях быстрее восстановления движения на освобождаемых от противника речных бассейнах в конце 1942 – начале 1943 г. были созданы военно-восстановительные управления и отряды НКРФ. Однако ввиду слабой оснащенности и укомплектованности они не справлялись с подъемом затонувших судов. В связи с этим организация судоподъема на речных бассейнах была возложена на Военно-Морской Флот, которым летом 1943 г. было сформировано Управление судоподъемных и аварийно-спасательных работ на речных бассейнах (УАСР),



а также соответствующие отделы и группы, подчиненные военным флотилиям. Это позволило к 1 января 1944 г. поднять 491 судно. К концу 1943 г. на освобожденных от противника водных бассейнах было сформировано дополнительно два управления начальников передвижения войск и несколько комендатур, что также способствовало восстановлению этих бассейнов и лучшему использованию их для воинских перевозок.

**Т**ретий период войны характеризовался завершением освобождения от немецко-фашистских оккупантов всех внутренних водных путей СССР, черноморских портов и большинства портов Балтийского моря. Однако использование их было связано с большими трудностями.

Захватчики нанесли хозяйству водного транспорта огромные разрушения, основные фарватеры были заминированы. Восстановительные же работы развертывались медленно вследствие отсутствия специальных подвижных сил и средств. Удаление фронтов от наиболее развитых и грузонапряженных водных коммуникаций постоянно увеличивалось, ограниченное наличие фронтальных водных путей в районах, где развертывались боевые действия, не благоприятствовало использованию водного транспорта для воинских перевозок. В силу этого общий объем воинских перевозок, выполненных в третий период войны водным транспортом, по сравнению с предыдущими периодами уменьшился.

Главным видом воинских перевозок в это время являлись снабженческие централизованные и внутриокружные перевозки во внутренних районах страны. В навигацию 1944 г. более половины снабженческих перевозок составило горючее, которое по Каспийскому морю и Волге доставлялось в пункты перегрузки его на железную дорогу. Для руководства воинскими перевозками по Дунаю в октябре 1944 г. было сформировано Управление начальника передвижения войск в Дунайском бассейне, реорганизованное в апреле 1945 г. в Дунайское военно-транспортное управление (ДВТУ) Центрального управления военных сообщений и Наркомата морского флота.

Морской транспорт как средство подвоза на фронтах в третий период войны использовался также ограниченно – в основном из-за наличия минной угрозы. Из оперативных перевозок, выполненных морским транспортом в 1944 г., можно отметить завершение в январе сосредоточения войск 2-й ударной армии на Ориентибаумском плацдарме при подготовке наступательной операции под Ленинградом. На этот плацдарм в тяжелых ледовых условиях, под артиллерийским обстрелом противника силами

Балтийского флота было доставлено морем из Ленинграда и Лисьего Носа 17,2 тыс. человек, 105 танков, 552 автомашины и много другой техники. Для отдельной Приморской армии, действовавшей на Керченском плацдарме, Черноморский флот и Азовская военная флотилия с января по апрель 1944 г. доставили через Керченский пролив около 300 тыс. тонн воинских грузов.

Во время Петсамо-Киркенесской операции морской транспорт подал для 14-й армии 10,5 тыс. тонн материальных средств.

Более значительные воинские перевозки осуществили Черноморский военно-морской флот и Черноморское пароходство в конце 1944 г. В период освобождения Правобережной Украины, Румынии и Болгарии по Черному морю были перевезены некоторые тыловые части и учреждения 2-го и 3-го Украинских фронтов. Одновременно с этим осуществлялся подвоз материальных средств войскам этих фронтов с последующей перевалкой на железную дорогу, а также эвакуация раненых и больных, военнопленных и различного имущества. Всего в порты Констанца и Варна было перевезено судами Черноморского пароходства 224,1 тыс. тонн снабженческих воинских грузов, в том числе в навигацию 1944 г. – 79,7 тыс. тонн.

Таким образом, несмотря на сложные условия, нередкие перебои в работе, водный транспорт в 1941-1945 гг. справился с возложенными на него задачами и выполнил значительный объем воинских перевозок.

\* \* \*

**Е**ще в годы Великой Отечественной войны, когда до Великой Победы оставались даже не месяцы, а годы, со страниц передовых изданий раздавались призывы написать историю флота. *«Необходимо, чтобы каждый моряк, чтобы семь моряков знали о выдающихся подвигах моряков Балтики, Черноморья, Севера, Дальнего Востока, Каспия. Надо, чтобы в их памяти могли глубоко запечатлеться героические примеры самоотверженной борьбы, любви своих соотечественников к Родине в жесточайшей обстановке военных действий. Прекрасные образцы стхановской работы многих лучших людей флота, их подлинно социалистическое отношение к труду должны войти в историю флота и служить примером нашему поколению»*, – писал журнал «Морской флот» в 1943 году.

Сегодня, через 70 лет победы в жестокой схватке с врагом, эта книга продолжает работу над историей, размещая на своих страницах не только известные, но и малоизвестные факты участия людей нашей отрасли в Великой Отечественной войне.



**ОТСТОИМ МОСКВУ!**



## Речники на защите Москвы

До начала Великой Отечественной войны столица уже была крупным речным портом, связанным с тремя морями: Каспийским, Балтийским и Белым. Московско-Окское пароходство и пароходство канала Москва – Волга, одно из самых молодых в стране, обслуживали внутренние водные пути из столицы на Волгу. Старый водный путь шел по шлюзованной на протяжении 180 км Москвореке и затем по Оке до Горького. Новая трасса (123-километровый канал Москва – Волга) соединила столицу с верховьями Волги ниже города Калинина. Ивановская плотина образовала водохранилище, называемое Московским морем.

Уже на следующий день после объявления войны пассажирские суда Московско-Окского пароходства приступили к перевозкам военнообязанных на призывные пункты. Речные суда шли в основном по Московско-Окскому маршруту, на котором имелось несколько устаревших шлюзов и открытых плесов с разными глубинами и разной пропускной способностью. По направлению к Калинину по каналу могли плавать крупные суда, в сторону же Рыбинска и Горького оставался последний мелководный участок Волги.

На всех судах, затонах и пристанях в первые дни войны состоялись митинги. Речи выступающих речников были наполнены гневом и ненавистью к немецким захватчикам. Все высококвалифицированные речники – капитаны, механики, лоцманы и шкипера – были объявлены на военном положении и им предоставили бронь от призыва в Красную армию. Ушедших на фронт речников – матросов, кочегаров, масленщиков и рулевых – заменили женщины.

На территорию Северного и Западного портов столицы в конце июля и начале августа было сброшено большое количество зажигательных и несколько фугасных бомб. Портовые команды противовоздушной обороны, состоявшие из рабочих и служащих, участвовали в тушении возникавших пожаров.

По решению Советского правительства эвакуация из столицы, прежде всего женщин и детей, началась уже в начале июля 1941 года, но особенно ускорилась после первого налета фашистской авиации на Москву 22 июля 1941

года. Основная тяжесть эвакуационных перевозок легла на Московско-Окское пароходство (начальник В.Н. Карпов). Пароходство МВК обеспечивало перевозки между столицей и Волгой. Однако на Волге, ниже шлюза № 1, оставался последний мелководный (143-километровый) участок. Строительство гидроузла в Угличе для создания здесь устойчивых глубин к тому времени еще не закончилось, и транзитное движение на этом участке было невозможно.

Для усиления вывоза населения Наркомречфлот дал указание волжским пароходствам направить к Москве пассажирские суда, которые по своим габаритам могли пройти через шлюзы Москворецкой системы. В Рязани была организована пересадка людей, прибывавших из столицы, на крупные волжские и камские пассажирские пароходы. И все же пассажирского флота не хватало. Тогда Московско-Окское пароходство в кратчайший срок подготовило для перевозки населения 35 барж.

В июле 1941 года 218 пассажирских пароходов Московско-Окского пароходства вывезли из Москвы 110 тысяч человек. Столь значительных речных перевозок не выполнялось даже в мирное время. Так, за всю навигацию 1940 г. из Москвы на дальние расстояния было отправлено речным флотом 161 тыс. человек.

Объем эвакуационных перевозок возрастал с каждым днем. Вокзальные и служебные помещения, а также дебаркадер были заполнены людьми. Южный речной вокзал Москвы на Варшавском шоссе не мог справиться с большим потоком людей. Поэтому суда нередко принимали пассажиров на грузовых причалах Южной гавани и на участке Нижние Котлы. Использовать же для этого Химкинский речной вокзал было нецелесообразно, так как переход до него от Южного порта почти на сутки удлинял оборот судов.

Эвакуированным создавались необходимые условия: суда подвергались санобработке, люди обеспечивались запасом продуктов питания, на крупных пароходах были организованы медпункты. К примеру, касимовские речники оборудовали свои суда для перевозки войск, военных грузов, продуктов для армии, раненых бойцов и эвакуированных жителей столицы. На несамоходных баржах они организовали санузлы, медпункты, снабжение продовольствием, питьевой водой. Однако громадные масштабы эва-





куации не позволяли всегда осуществлять желаемое. Суда постоянно были перегружены. Так, один из лучших пассажирских пароходов «Максим Горький» (капитан М.А. Патрикеев) перевозил за рейс 1500 детей при вместимости 600 человек. Нередко суда, особенно под Москвой и Горьким, осуществляющие перевозки военных грузов и эвакуацию жителей, подвергались бомбардировкам.

Одновременно речные суда перевозили оборудование и другие грузы эвакуируемых заводов, фабрик и учреждений города. В июле они вывезли 33,7, в августе – 41, в сентябре – 24 тыс. тонн. Нередко у причалов Южного порта (начальник К.А. Пашкевич, руководители участков В.А. Тальников и Р.С. Цеханский) под погрузкой находилось одновременно до 30 самоходных судов. Многие суда подавались непосредственно к предприятиям, расположенным по берегам Москвы-реки. Работы велись днем и ночью, несмотря на бомбардировки и затемнение. В порту не хватало грузчиков, и на помощь приходили горожане.

**К** концу августа эвакуация населения заметно сократилась. Желающих оставить город становилось все меньше и меньше. Москвичи твердо верили в то, что советские войска отстоят столицу.

Суда пароходства канала Москва – Волга осуществляли также перевозки населения, прибывавшего из северо-западных областей и Ленинграда на пристани Калинин и Калязин. Из-за мелководья в створе Угличского шлюза они из Калинина ходили только до Угличской плотины. На этом участке работали пароходы «Профессор Мечников» и «Гоголь». Ниже шлюза пассажиров принимал пароход «Инженер». «Работать приходилось с полным напряжением сил, – вспоминал капитан этого судна Г.Е. Шишкин. – За два месяца мы совершили 28 рейсов от

Углича до Костромы. Пароход загружался до отказа. Вместо 224 человек брали 800-900».

Всего с пристани Калинин речники сумели вывезти около 100 тыс. человек и 60 тыс. тонн разных грузов, в том числе заводское оборудование. С начала октября Калинин стал подвергаться массированным налетам фашистской авиации. В ночь на 13 октября только на территорию пристани упало свыше 120 зажигательных бомб. Весь наступивший день речники во главе с начальником пристани П.В. Моисеевым под бомбежкой грузили суда оборудованием судоремонтных мастерских и отправляли их вниз по Волге. 14 октября Калинин был оставлен советскими войсками.

В августе 1941 г. Московский комитет ВКП(б) решил дополнительно завезти в столицу продовольствие. В частности, планировалось доставить 460 тыс. тонн овощей и картофеля, из которых 180 тыс. тонн – водным транспортом. Чтобы ускорить эти перевозки, баржи грузились не только на действующих пристанях, но и непосредственно у берега, в местах массовых заготовок картофеля. В связи с нехваткой автотранспорта в Москве они зачастую доставлялись для разгрузки не в порт, а прямо в центр города, к временно оборудованным причалам у Новоспасского и Крымского мостов, Киевского вокзала, Артиллерийской академии и к другим местам.

В заключительный период навигации 1941 года военное командование поставило перед речниками задачу – увести из Серпухова флот вниз по Оке, так как пристань уже обстреливалась орудийным огнем. Было указано: если прорыв через ледоход не удастся, подготовить суда к затоплению. 10 ноября караван вышел из Серпухова по направлению к Кашире. В его составе были буксировщики «МОПР», «Донбасс» и «Бригада», пассажирский пароход «Робеспьер» и несколько самоходных груженых судов.





Шли во льдах, с трудом отвоевывая каждый километр. У Пушкинского переката река была покрыта наиболее прочным льдом. На помощь речникам пришли саперы находившейся неподалеку воинской части: они взорвали лед. Ледокольные и взрывные работы производить днем зачастую было невозможно. Вражеские самолеты сбрасывали бомбы или снижались для пулеметного обстрела. Несмотря на все трудности, караван 10 декабря, через месяц после выхода из Серпухова, прибыл к месту стоянки и ремонта. Это была последняя операция флота столичных пароходств в навигацию 1941 года.

Разгром немцев под Москвой привел к тому, что фронт отодвинулся от столичных водных магистралей. Но враг еще оставался в Ржеве и верховьях Оки. Когда наши войска продвинулись на запад на отдельных направлениях до 400 км от Москвы, речники развернули энергичную подготовку к навигации 1942 года.

Одной из главных задач был ремонт флота. «Он должен быть проведен таким образом, чтобы все суда плавали бесперебойно в течение навигации», – писал журнал «Морской флот». Эта же задача оставалась наиболее важной и в последующие военные годы: «Ни в коем случае не следует допускать изменения графиков ремонта, объектов его и отвлечения рабочих на работы, не предусмотренные программой и планом. Это категорически запрещено приказом народного комиссара».

Не менее важной, чем ремонт флота, была задача подготовки кадров для судов и портов. Новое пополнение состояло преимущественно из жен и детей рабочих и служащих речного транспорта, ушедших в армию. К началу второй военной навигации на многих судах, например Московско-Окского пароходства, женщины составляли

от 40 до 60% экипажей, а в портах и на пристанях – около 85% всех грузчиков.

С весны 1942 года речники столичных пароходств начали помогать Западному фронту, левый фланг которого проходил вблизи верховьев Оки. Московско-Окское пароходство организовало военные перевозки по Верхней Оке и малым рекам. В весенние месяцы 1942 года по Верхней Оке и малым рекам бассейна было доставлено Западному фронту около 26 тыс. тонн военных грузов. Судостроительные предприятия, принадлежащие Московско-Окскому пароходству, перешли на выпуск снарядов, патронов, аэросаней. Суда с деревянным корпусом вошли в состав Волжской военной флотилии и использовались в качестве тральщиков при обороне Сталинграда.

Столичные пароходства специально оборудовали для перевозки раненых лучшие пассажирские суда. Были организованы караваны для санитарных перевозок. Каждый караван состоял из трех судов, на которых можно было разместить 250 раненых. В каютах были оборудованы перевязочные пункты и операционные. Они курсировали по линиям Москва – Рязань, Муром – Казань, Ярославль – Казань, Рязань – Горький и другим.

К осени 1941 г. возникли серьезные трудности в снабжении Москвы топливом. Ряд московских предприятий были переведены на дровяное топливо. Дрова требовались и для отопления зимой значительной части жилых домов. Чтобы обеспечить столицу топливом, в августе было принято решение о заготовке в Московской, Рязанской и Владимирской областях 555 тыс. кубометров дров. Перевозка большей их части – 480 тыс. кубометров – была поручена Московско-Окскому пароходству. В выполнении этого задания участвовало и пароходство канала Москва – Волга.



Санитарно-транспортное судно № 9 (пароход «Рабочий»)



22 сентября 1941 г. открылось движение судов через Угличский шлюз. Тем самым была выполнена задача, поставленная XVIII съездом партии, – завершилась реконструкция верхнего участка Волги. Москва получила прямую связь кратчайшим водным путем с Поволжьем и северо-западом страны. Это было событие первостепенного значения, хотя и прошло незамеченным в тот тяжелый период войны.

Открытие нового водного пути позволило направить в Москву дрова, заготовленные в зоне Рыбинского водохранилища и в бассейнах рек Шексны, Ковжи, Вытегры. Уже на четвертый день после ввода в действие Угличского шлюза через него пошли не только суда, но и плоты, а за 10 дней его работы было отбуксировано более 36 тыс. кубометров дров. К перевозкам топлива в Москву были привлечены также суда соседних пароходств – Шекснинского и Северо-Западного. Их команды быстро освоились с новыми условиями плавания и успешно справлялись с заданиями.

**К** концу навигации 1941 г. речники доставили для города 516 тыс. кубометров дров. Однако и в следующем году в Москве недостаток топлива ощущался очень остро. В это время угольный Донбасс был оккупирован врагом, а в Подмоскovie шахты были выведены из строя в период боев за Москву. Речникам было дано задание завезти флотом в столицу за навигацию 1942 года 2 млн 400 тыс. кубометров дров. Московско-Окское пароходство выполнило план завоза дров на 120%, пароходство же канала Москва – Волга, ставшее после открытия движения через верхневолжские шлюзы транзитным, доставило их за навигацию в пять раз больше, чем в 1940 году.

В октябре, когда немецко-фашистским войскам удалось на отдельных участках подойти к Москве на 50-100 км, Государственный комитет обороны принял решение об эвакуации из Москвы министерств и ведомств. В числе других учреждений в Ульяновск был переведен аппарат Наркомречфлота. В столице осталась небольшая группа сотрудников во главе с уполномоченным наркома, членом коллегии НКРФ, начальником Московско-Волжско-Камского центрального управления речного флота (МВКЦУРФ) М.Н. Чеботаревым. На нее возлагалось осуществление связи с правительственными учреждениями, руководство деятельностью московских пароходств, обеспечение вывоза из Москвы оборудования и других материальных ценностей предприятий речного флота.

В связи с острым недостатком транспортных средств по распоряжению заместителя председателя СНК СССР А.И. Микояна в Наркомречфлоте был составлен график загрузки судов и их подачи отправителям. В течение нескольких дней баржи, находившиеся в Москве, были загружены оборудованием предприятий и запасами некоторых товаров и отправлены на Волгу.

Однако в Москве плавсредств не хватало. Поэтому решили использовать и те суда, которые еще в начале октября следовали в Москву с различными грузами, но из-за трудностей их разгрузки были остановлены на подходах к городу. Теперь они были срочно доставлены в Москву, разгружены силами предприятий, которым они выделялись под эвакуируемые грузы, и отправлены с оборудованием на Волгу.



Баржи с дровами для столицы



О напряженности работы московских речников в последние дни навигации 1941 г. можно судить по таким данным: с 15 октября по 8 ноября, когда на Москве-реке образовался лед, они отправили 170 груженных барж на Оку и 82 – по каналу Москва – Волга. Всего за октябрь и 8 дней ноября суда эвакуировали из столицы 88 тыс. тонн различных грузов – почти столько же, сколько было вывезено за три предыдущих месяца.

Косени 1941 г. водные коммуникации Московского бассейна оказались в прифронтной полосе. Немецко-фашистская авиация предпринимала налеты на шлюзованную часть Москвы-реки и следовавшие по реке суда. Добиваясь скрытности переходов, пароходы маскировались растительностью, ночью шли без огней. С наступлением темноты не включалось и навигационное ограждение.

Несмотря на тяжелые условия военного времени, интенсивность перевозок постоянно повышалась. За первую военную навигацию из московских портов было вывезено 232 тыс. тонн грузов – на 63% больше максимальных отправок довоенного периода, причем более 200 тыс. тонн выпало на июль-ноябрь 1941 г. Только с причалов Южной гавани речники вывезли 140 тыс. тонн различного оборудования. На этих перевозках было занято в общей сложности 192 буксирных парохода и 384 несамоходных судна.

В ходе оборонительных боев 1941 г. речные гидротехнические сооружения использовались для создания преград наступавшим частям противника. Сооружения канала Москва – Волга такую задачу выполняли дважды. В первом случае, чтобы фашистские танки не могли прорваться по льду Завидовского залива у Конаково, из Московского моря было сброшено значительное количество воды. В результате уровень водохранилища понизился на два метра, лед в заливе разрушился, и противнику пришлось искать для танков обходные пути. Операция по сбросу воды выполнялась под руководством начальника Ивановской ГЭС Г.Ф. Федорова.

Во втором случае затоплялись поймы рек Яхромы и Сестры. Когда канал Москва – Волга оказался в прифронтной полосе, группа его работников внесла предложение использовать гидросооружения для создания дополнительных водных преград. Предлагалось, в частности, перекрыть тоннели, по которым Сестра пересекала канал, тем самым поднять уровень воды в ней. Кроме того, можно было из Яхромского и Икшинского водохранилищ сбросить воду в реки Яхрому и Сестру, чтобы за-

топить прилегающую к каналу территорию с целью не допустить прорыва танков. Детальный план этой операции разрабатывался совместно с инженерным управлением Западного фронта. Под руководством главного инженера района сооружений Большой Волги В.С. Некрасова были выполнены работы по установке временных шандор в тоннелях перекрытия Сестры.

В конце ноября вражеские передовые части вышли к каналу Москва – Волга, а отдельные танковые подразделения в ночь на 29 ноября в районе Яхромы овладели мостом, прорвались на восточный берег и захватили там несколько деревень. Советские войска получили приказ Ставки выбить противника с этого плацдарма. При выполнении его работники канала Москва – Волга, открыв затворы водосбросов между шлюзами № 3 и № 4, сбросили в реки Яхрому и Сестру около 20 млн кубометров воды. Ее мощный вал взломал лед и затопил более 300 гектаров прилегающей к каналу территории, сделав ее непроходимой для танков. Маневрирование затворами водосбросов продолжалось под огнем врага вплоть до подхода гитлеровцев к сооружениям.

Операции по использованию сооружений канала Москва – Волга в целях обороны осуществлялись под руководством начальника управления канала Д.Ф. Агафонова и инженеров Г.Ф. Федорова и Л.С. Кускова.

Осенью 1941 г. режим работы многих гидротехнических сооружений определялся обстановкой на фронте. На гидроузлах Москворецкой системы и Оке до середины февраля 1942 г. поддерживался предельно высокий уровень воды, хотя это было связано с серьезным риском для устаревших сооружений. Успешное наступление советских войск под Москвой сняло необходимость использования накопленных запасов воды в оборонительных целях.

Сооружения Вышневолоцкой системы, а также старинный Верхне-Волжский бейшлот в начале октября вошли в систему обороны Северо-Западного направления. Пропуск воды из бейшлота прекратился, а 14 октября, когда фашистские войска на этом участке усилили натиск, его сооружения по решению советского командования были взорваны.

Не предусмотренное никакими правилами, не испытанное на практике использование технических возможностей гидросооружений в целях обороны стало возможным благодаря отличному знанию речниками-путейцами своего хозяйства, их инициативе и глубокому сознанию своего патриотического долга.

## БУХТАРЕВА Нина Ивановна



Нина Ивановна родилась в деревне Завидово Кимрского района Калининской области. Когда началась Великая Отечественная война, семнадцатилетняя девушка решила, что будет заниматься любой работой для приближения победы над врагом. Нужно – поедет хоть на край света. Ее руки понадобились на родной земле, в Калининской области. Здесь в годы войны строился Прислонский (Борковский) аэродром, необходимый стране для перевозки грузов военного назначения.

Вместе с другими тружениками Нина подготавливала и очищала от наледи взлетные полосы. Провожая улетавшие в небо самолеты, она всегда желала им удачного выполнения боевых задач и счастливого возвращения. Увы, не всегда ее мечты сбывались.

После войны Нина Ивановна активно участвовала в восстановлении народного хозяйства. Она понимала, что только в результате усилий всего советского народа по возрождению промышленности и сельского хозяйства восстановится экономический потенциал страны. Наиболее тяжело отразилась война на трудовых ресурсах: число рабочих и служащих снизилось на 5,3 млн человек, в том числе в промышленности на 2,4 млн, в сельской местности количество трудоспособного населения уменьшилось на 1/3, трудоспособных мужчин – на 60%. Каждый человек теперь, после окончания войны, был на вес золота. Нина Ивановна бралась за любую работу.

В 1955 году Нина Ивановна пришла в Яхромский район гидротехнических сооружений канала имени Москвы. С детства любила реку, и вот теперь она вносила свой вклад в развитие отечественного судостроения.

За долголетний и добросовестный труд, в том числе в годы войны, Нина Ивановна награждена медалями. Она ветеран канала имени Москвы.



Капитолина Петровна родилась в сельской местности Калининской области. С детства любила прогулки по окрестностям своей деревни, любовалась природой, с удовольствием купалась в речке. Ей всегда казалось, что будущее будет непременно связано с работой водного транспорта.

Уже в 1942 году она работала в системе Управления канала имени Москвы – Калининском техническом участке пути бухгалтером. В тот период все москвичи отличались необыкновенным патриотизмом. За первые три дня войны от жителей поступило более 70 тыс. заявлений с просьбой направить на фронт. Многие патриоты, забракованные, как тогда говорилось, по состоянию здоровья или имевшие «броню», рвались на линию огня. Летом и осенью 1941 г. было создано около 60 дивизий и 200 отдельных полков народного ополчения, численность которых составила до 2 млн человек. Патриотизм был характерен для людей и в последующие годы войны. Капитолина Петровна готова была тоже идти на фронт, но понимала, что нужна здесь, на родном предприятии. Предприятию осталась верна на всю свою жизнь.

С 1965 года Капитолина Петровна – главный бухгалтер на своем техникумском участке. С любовью и энтузиазмом относилась к делу, уважительно – к коллегам.

В 1983 году Ветрова ушла на заслуженный отдых.

Имя ветерана труда канала имени Москвы занесено в Книгу почета Калининского технического участка пути. Капитолина Петровна неоднократно награждалась почетными грамотами Управления канала имени Москвы.

Среди других ее наград – медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту» и другие.

## ВЕТРОВА Капитолина Петровна



## ВОЛКОВА Мария Ильинична



Мария Ильинична родом из деревни Шеф-Майдан Сасовского района Рязанской области. В годы Великой Отечественной войны она работала в колхозе под Рязанью. Ежедневно вместе с другими детьми выходила на работу в поле. Помогала сажать, выращивать и убирать урожай. Это был ручной труд, так как большое количество сельскохозяйственной техники, ранее обслуживавшей колхозные поля, было мобилизовано для нужд армии. Дети не ныли, трудились наравне со взрослыми. Терпение, любовь к труду, стойкость Мария Ильинична приобрела именно в те суровые годы. А в редкие свободные минуты отдыха дети мчались на ближайшую речку. Наверное, с той самой поры зародилось в душе Марии желание связать свою судьбу с водным транспортом. Правда, получилось это далеко не сразу.

Как и многие люди, Мария Ильинична трудилась на восстановлении разрушенного войной хозяйства. После окончания Великой Отечественной войны, несмотря на усилия, довоенный уровень развития промышленности и сельского хозяйства по основным показателям не был достигнут. Объем промышленной продукции составил 91% к уровню 1940 г., добыча угля – 90%, нефти – 62%, выплавка чугуна – 59%, стали – 67%, выпуск ткани – 41%, грузооборот всех видов транспорта – 76%. Посевные площади сократились на 37 млн га, а поголовье скота уменьшилось на 7 млн голов. Доход страны в 1945 г. составил 83% к уровню 1940 г.

Люди, победившие в жестокой схватке с врагом, хотели жить достойно и понимали, что достигнуть этого могут только собственным трудом. Мария Ильинична работала много и в разных организациях.

В Волжском РГС Волкова трудилась с 1963 по 2010 год, пока не ушла на пенсию. В 1963 году она была матросом на т/х «Яхонт», затем рабочей каналов, матросом паромной переправы № 1; сторожем 1-го класса.

Имеет многочисленные награды. Ветеран труда канала имени Москвы.



Клавдия Семеновна – коренная москвичка. Но в 1939 году семья переехала в подмосковное Ашукино, где ее застала война. Отец ушел в ополчение. Мать осталась с тремя детьми.

В начале Великой Отечественной войны Клавдия Семеновна работала в леспромхозе. Ежедневно, поднимаясь ранним утром, вместе со взрослыми и другими детьми выходила на хозяйственные работы. Девушка твердо верила, что враг будет повержен. Она мечтала о счастливом будущем после войны и в 1943 году поступила в Московский речной техникум на специальность «эксплуатация речного флота». В навигацию работала на буксире, который курсировал от Южного порта до порта Коломны.

Годы войны запомнились ей высоким эмоциональным подъемом людей, их героизмом и трудолюбием. Благородные освободительные цели были горячо поддержаны всем советским народом. Лозунг «Все для фронта, все для победы!» вошел в основной смысл жизни всех людей. Труд миллионов граждан, облагороженный патриотической идеей защиты Отечества, давал поразительные результаты.

В 1946 году, окончив техникум, Клавдия отправилась по распределению в Архангельск, где начала свою трудовую деятельность диспетчером в Северном речном пароходстве. С тех пор она была неразлучна с водным транспортом.

На канал имени Москвы Клавдия Семеновна пришла после распределения мужа, военного моряка, в Москву. Начав с должности секретаря, проявила себя как внимательный и ответственный сотрудник. До пенсионного возраста работала в техническом отделе в должности инженера.

Награждена многочисленными наградами.

## ГОЛОСИНА Клавдия Семеновна





## ДЫБИНА Евдокия Тимофеевна



Евдокия Тимофеевна родилась 7 марта 1931 г. в деревне Прислон Кимрского района Тверской области. Во время Великой Отечественной войны жила в Карелии. Работала на лесозаготовках. Каждый день, независимо от времени года и погоды, отправлялась пилить вручную строевой лес, очищать деревья от сучьев, собирать хворост.

Тяжелые условия жизни и труда рабочих лесной промышленности КФСР обуславливались рядом обстоятельств. В связи с тем, что южная и западная часть республики была оккупирована противником, действовавшие предприятия Наркомлеса создавались в основном в период войны и размещались в необжитых малонаселенных северных лесных массивах. Рабочие не имели возможности приобретать дополнительно к выдававшимся минимальным общесоюзным нормам продукты питания, сельское хозяйство на местах не было развито. Такие трудоемкие процессы лесозаготовок, как вывозка и подвозка древесины, нередко выполнялись вручную из-за недостатка транспортных средств. Все это приводило к высокой заболеваемости людей, которые ценой своего здоровья, а иногда жизни выполняли государственные задания по лесозаготовкам.

В последующие годы, особенно в послевоенное время, Евдокия Тимофеевна участвовала в восстановлении народного хозяйства, трудилась на самых разных предприятиях, а в Волжский РГС пришла в 1980 году. Здесь она работала восемь лет няней детского комбината.

Евдокия Тимофеевна отличалась большой добротой и любовью к детям, ответственно исполняла свои обязанности, не считаясь со временем, проявляла постоянный интерес к работе, стараясь научить детей самостоятельности, терпению и уважению друг друга.



Михаил Захарович родом из села Горькая Балка Ставропольского края. В марте 1942 года девятнадцатилетним юношей он был мобилизован рядовым в 108-ю дивизию 245-го гвардейского артиллерийского полка. Начал боевой путь с Кавказа на 3-м Украинском фронте. Долгими дорогами войны прошел по России, Украине, Молдавии. Много повидал, но какими бы страшными ни открывались бойцу картины военных действий, он никогда не падал духом. Вспоминал родной дом, близких людей, и это давало силы бить врага снова и снова, гнать с советской земли.

Зайцев принимал участие в освобождении Румынии, Югославии, Болгарии, Венгрии. Завершил войну в Австрии. Был дважды ранен и контужен, лечился и вновь вставал в строй. Решил, что обязательно дойдет до Берлина.

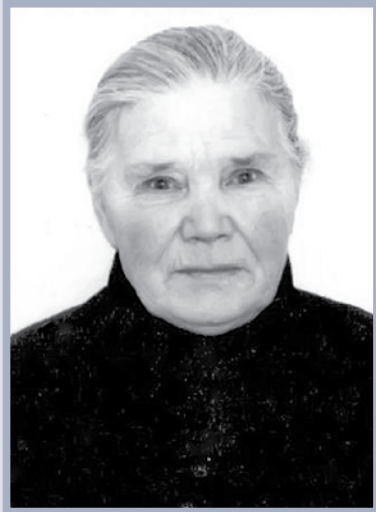
За боевые подвиги в годы Великой Отечественной войны награжден медалями и орденами.

После демобилизации Михаил Захарович устроился на работу электромонтером на канал имени Москвы, где добросовестно трудился много лет, с 1955 по 1990 год. Выйдя на пенсию, не теряет связи с коллективом, где его помнят как грамотного специалиста и заботливого наставника молодежи, доброжелательного человека, внимательного собеседника. Вот только о войне он вспоминать не любит.

## ЗАЙЦЕВ Михаил Захарович



## ИВАНОВА Таисия Александровна



Неоценимый вклад в дело победы над фашистской Германией в годы Великой Отечественной войны внесен тружениками тыла. Работая на заводах, фабриках и в колхозах, испытывая лишения и голод, советский народ, воодушевленный мыслью о скорейшей победе, своим трудом приближал великий день 9 Мая 1945 года.

Судьба Таисии Александровны похожа на многие судьбы детей и подростков тех тяжелых военных лет. Она родилась в семье колхозников в деревне Семенцево Пошехонского района Ярославской области и была вторым ребенком. У нее было четыре сестры и три брата.

Война началась, когда Таисия окончила пятый класс сельской школы. Наравне со взрослыми девочка трудилась на полях родного колхоза. Убирала с установленной на день нормы в десять соток лен, грузила на телеги и отправляла на дальнейшую обработку. На упряжке из двух коров впятером с такими же детьми, как и сама, Тая боронила пашню. Всегда голодная, истощенная девочка с утра и до позднего вечера была занята какой-либо работой. Про оплату не было и речи, работала только за отметки в табеле работ.

Приходилось и окопы рыть – за 50 километров от дома.

Зимой, намотав на ноги тряпье, обув лапти, так как валенок у нее не было, Тая шла в лес для заготовки и погрузки в вагоны дров. Норма заготовленных дров в день составляла 9 м<sup>3</sup> на человека. Если норма выполнялась, то девочка получала за это тарелку овсяного киселя. Это было подспорьем их семье. Мама Евдокия Николаевна боролась за жизни своих детей, но не уберегла: от голода и лишений один за другим умерли все младшие братья Таи.

Известие о том, что война закончилась, застало Таю в поле. Услышав добрую весть, девочка зарыдала в голос, но это были слезы радости. Так и не получив полного среднего образования, Таисия Александровна 29 лет работала в колхозах Пошехонского и Рыбинского районов. Переехав в Рыбинск Ярославской области, она устроилась на Рыбинскую судовой верфь, а затем надолго связала свою жизнь с Рыбинским РГС – филиалом ФГБУ «Канал имени Москвы», выполняя работы по ремонту и содержанию речных судов. Лишения и голод тех военных лет воспитали в Таисии ответственность и трудолюбие. Научили ценить жизнь.

Жизненный путь и характер Таисии Александровны Ивановой – пример для современного поколения.



Тамара Степановна родилась в подмосковном Краснозаводске. Здесь встретила войну. Война была тяжелым испытанием для всего нашего народа, но с особенно страшной силой она обрушилась на детей. Только что построенная школа стала военным госпиталем. Тамара вместе со сверстниками ходила ухаживать за ранеными солдатами, писала их родным письма, участвовала в концертах. Поголовное привлечение школьников для работы на предприятиях и в колхозах на весь период не только летних, но и зимних и весенних каникул стало обычной практикой в годы войны.

Когда война отступила от Москвы, Тамара устроилась на работу в колхоз: занималась прополкой, убирала урожай. И конечно, училась, мечтавшая обязательно поступить в институт.

Окончив школу в 1949 году, она осуществила мечту и стала студенткой Ленинградского института водного транспорта. Здесь встретила свою судьбу – будущего мужа.

Студенты тех лет не отличались бесшабашностью – напротив, это были хоть и молодые, но уже сложившиеся люди, закаленные войной, твердо определившие цели в жизни. Они активно учились, работали, помогали сельскому хозяйству в сборе урожая, шефствовали в школах и детских домах.

Получила высшее образование, работала в Саратове, в Печоре.

В Яхромском районе гидросооружений канала имени Москвы проработала экономистом 31 год.

Т.С. Клепицкая имеет многочисленные награды. Ветеран труда канала имени Москвы.

## КЛЕПИЦКАЯ Тамара Степановна



## КОКАРЕВ Аркадий Александрович



Аркадий Александрович родился в деревне Верховье Мологского района Ярославской области. 14 сентября 1935 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) принято постановление о начале строительства Рыбинского и Угличского гидроузлов. Осенью 1936 года мологжанам было объявлено о грядущем переселении. Переселение жителей началось весной 1937 года и длилось четыре года.

Отец Аркадия руководил работами по погрузке к вывозу домов и имущества жителей затопляемой зоны. Когда одна из барж затонула, его обвинили в халатности и арестовали. Десятилетним ребенком Аркадий Александрович вместе с матерью, братом и двумя сестрами переехал в деревню Дары Рыбинского района Ярославской области. Здесь их застала война.

Старший брат Владимир в 1941 году был призван в армию и направлен на фронт. Старшая сестра и мать работали за трудодни в колхозе. Юный Аркадий, исправив год рождения в метриках, попытался тоже уйти на фронт, но бдительность работников военкомата этого не допустила.

Трудовую деятельность Аркадий Александрович Кокарев начал в МВД токарем в мастерских Волголага, когда ему еще не было и 15 лет. Приходилось в 4 часа утра подниматься, чтобы успевать на работу. Иногда оставался и работал вторую смену подряд. Подросток Аркадий был кормильцем для матери и двух сестер.

В ноябре 1944 года Кокарева призвали в армию и направили в разведшколу. Победу он встретил, будучи курсантом. Но служба не закончилась, Кокареву пришлось поработать в разведке, и не где-нибудь, а в послевоенном Берлине!

Аркадий Александрович вернулся на родину в 1951 году и выбрал мирную специальность слесаря. Устроился на Рыбинскую судостроительную верфь, участвуя в производстве рыболовных траулеров. В июне 1952 года пришел работать в Рыбинский район гидротехнических сооружений, где трудился до июля 1997 года мотористом шаланды № 3 и водителем автомобиля.

Неоднократно поощрялся различными наградами.

Ответственный и исполнительный работник. Прекрасный семьянин, с женой Любовью Павловной вместе прожили 50 лет.

Занесен в Книгу почета Рыбинского РГС.



Любовь Михайловна из семьи колхозников, проживавших в Дмитровском районе Московской области.

В годы Великой Отечественной войны она десятилетним ребенком вместе с матерью работала в родном колхозе. «Поднимались на работу в 4 часа утра: сажали овощи, пололи, поливали из соседней реки; заготавливали корма, стоговали и ворошили сено», – вспоминает Любовь Михайловна.

Дети выполняли тяжелый ручной труд наравне со взрослыми. И учились. В деревенской школе Любовь Михайловна окончила семилетку. После войны умер отец. Юная девушка пошла учиться на электрика в Хотьковский сельскохозяйственный техникум, чтобы, получив мужскую специальность, заменить отца и помогать семье. По распределению попала в Рязань на ГЭС. Отработала два года и вернулась на родину. Здесь как раз строилась подстанция Тяговая, где Любовь Михайловна проработала 9 лет.

В 1966 году перешла на п/ст. «Дмитровская» дежурным электромонтером. В Дмитровских электрических сетях канала имени Москвы Любовь Михайловна Копцова проработала 30 лет. Была наставником для многих молодых специалистов. Неоднократно ее портрет помещался на Доску почета предприятия.

Ветеран труда канала имени Москвы.

## КОПЦОВА Любовь Михайловна



**КУЗНЕЦОВА  
Елена  
Дмитриевна**



Елена Дмитриевна – уроженка украинского села Багриновцы Литинского района Винницкой области.

С 1933 года проживала с родителями в Московской области. В 1941 году родители отвезли ее к бабушке в гости на Украину. Через месяц началась Великая Отечественная война, и Елена попала в оккупацию.

Несмотря на тяжелые условия, в которых жили все дети – голод, холод, страх, – приходилось вставать чуть свет, идти на работу и помогать взрослым. Об учебе думать не приходилось.

После того как закончилась война, Кузнецова вернулась в Московскую область к родителям и пошла в школу, догонять в учебе своих сверстников.

В 1949 году поступила в Московский техникум железнодорожного транспорта, по окончании которого была распределена в Пушкинский район гидротехнических сооружений электромонтером ГЭС-193. В те годы нужно было восстанавливать народное хозяйство. В 1954 году была переведена дежурным инженером.

Трудилась на канале имени Москвы в Тушинском РГС электромонтером ГЭС-193, затем дежурным инженером гидроузла № 4 Яхромского РГС.



Людмила Анатольевна родилась в городе Ленинграде. В Волжском РГС работала с 1952 по 1988 год. Здесь она начала трудиться садоводом озеленения, в 1960 году была переведена на должность инженера озеленения. Всегда хотела окружить людей красотой, чтобы даже на рабочем месте глаз радовался зеленым посадкам. Эта любовь к природе у нее с детства.

В начале Великой Отечественной войны семья Людмилы Анатольевны проживала в Кировской области, а в 1942 году была вынуждена переехать в Подмоскowie. В 11 лет Людмила уже работала на полях, а вечерами помогала в госпитале – выполняла работу санитарки. Ее отличали аккуратность и старательность, желание любую работу – даже наложить простую повязку раненому бойцу – сделать красиво.

Как все дети того времени, она училась в очень трудных условиях: недоедала, была плохо одета, писала в школе на чем попало: газетах, оберточной бумаге, которую покупали на базаре, самодельными чернилами. Иногда кто-то из ее одноклассников переставал ходить в школу, так как ходить было не в чем. О сладостях, даже о простых пряниках, печенье никто и не поминал, все мечтали наесться хотя бы хлеба досыта.

После окончания войны Лисиенко принимала активное участие в создании мемориального ансамбля жертвам Великой Отечественной войны на месте массовых захоронений жителей блокадного Ленинграда (Пискаревское кладбище в Санкт-Петербурге).

## ЛИСИЕНКО Людмила Анатольевна





## МАРКОВА Татьяна Андреевна

Татьяна Андреевна родом из села Покровское Ухоловского района Рязанской области.

В апреле 1942 года юной девушкой она была призвана военкоматом города Рязани в Красную армию, направлена на курсы поваров в Тулу, откуда и отправилась на фронт.

Фронтовая жизнь воспитывала в девушке терпение и хладнокровие, она окрепла физически и стойко переносила трудности фронтового быта. Смириться не могла только с гибелью любимых друзей.

Воевала в 77-й гвардейской дивизии 215-го полка в пехоте. В ходе боев, где проявляла смелость и отвагу, была ранена, но после лечения, поправив здоровье, из госпиталя вернулась в свой родной полк и дошла до Берлина. Не хотела она возвращаться домой, пока не смолкнет последний выстрел.

За боевые заслуги имеет награды: орден Отечественной войны II степени, медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другие.

После войны в августе 1945 года вернулась в свое родное село. В 1946 году устроилась на работу на 2-й шлюз п. Темпы канала имени Москвы озеленителем. Была бригадиром.

За долголетний и добросовестный труд награждена Президиумом Верховного Совета СССР медалью «Ветеран труда».



Владимир Петрович из простой рабочей семьи. Родился в Самарканде Узбекской ССР. Когда ему было от роду восемь месяцев, семья Медведевых переехала в г. Струнино Владимирской области. Здесь в 1940 году Владимир пошел в первый класс средней школы № 2.

Во время Великой Отечественной войны Владимира как одаренного ребенка по указанию И.В. Сталина отправили в Даугавпилс Латвийской ССР. За высокие показатели в учебе Медведев был награжден. В 1950 году он окончил школу и сразу же поступил в Двинское военное авиационное училище спецслужб. Завершив обучение, был оставлен в училище инструктором практического обучения. В 1956 г. назначен старшим техником-испытателем по приборам.

С повышением и присвоением звания Медведев был переведен в Казахстан, а оттуда в Судак и Феодосию на полигон «Чауда» начальником радиолокационной службы.

В 1965 г. Владимир Петрович поступает в Севастопольский приборостроительный институт на факультет радиосвязи и получает квалификацию радиотехника. В этом же году он получает звание майора.

В 1984 году Медведева переводят в г. Ахтубинск Астраханской области, где он получает звание подполковника. Осенью этого же года он увольняется из рядов Советской армии в запас и переезжает в г. Дмитров Московской области.

В Дмитровских электрических сетях канала имени Москвы Владимир Петрович работал в должности инженера службы релейной защиты и электроавтоматики 16 лет, с 1987 по 2003 год. Отсюда ушел на заслуженный отдых.

За успехи в работе и службе Владимир Петрович часто поощрялся командованием, награжден семью медалями.

Прекрасный семьянин, у него двое детей, трое внуков и две правнучки.

## МЕДВЕДЕВ Владимир Петрович



## НЕВЕЖИНА Нина Константиновна



Нина Константиновна родилась в деревне Большая Кочетовка Тамбовской области. Кроме нее в семье было еще трое детей. Семья рано лишилась кормильца. Отец умер, когда дети были еще маленькие. Мать осталась одна с четырьмя детьми.

Нина Константиновна проучилась в школе всего четыре года и была вынуждена пойти работать в колхоз. В 1936 году вышла замуж, через год родился ребенок, в 1941 году мужа призвали в армию. Когда немцы подошли к Москве, она была мобилизована для рытья окопов.

Жила в городе Балашихе до 1944 года, работала на заводе, затем вернулась домой в свою деревню. В колхозе работала бригадиром до 1945 года.

В 1945 году Нина Константиновна уехала к сестре в подмосковный поселок Деденево. Здесь устроилась на работу на канал имени Москвы. Работала на паромной переправе кондуктором, судопропускником гидроузла № 4, матросом паромной переправы.

За работу во время Великой Отечественной войны награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Н.К. Неvezhina является ветераном труда канала имени Москвы.

Валентина Александровна – уроженка Ленинградской области.

С началом Великой Отечественной войны вместе с семьей она была эвакуирована вглубь страны, на Урал. Здесь она работала путевым обходчиком на железной дороге. А сердце между тем прикипело к реке. Урал поразил своей красотой, временами казался суровым и холодным, а в летние месяцы переливался радужными красками.

Годы войны запомнились тем, что жизнь людей постоянно была сопряжена со смертью: на фронте – от пули, снаряда, бомбы; в тылу – от тяжелого труда, недоедания, болезней. Видела, как в тылу работали заводы и фабрики. Работающие практически не уходили из цехов, а некоторые в цехах жили. Интенсивно работала железная дорога.

После окончания войны Валентина Александровна выбрала профессию, связанную с водным транспортом, и отправилась покорять столицу – учиться на гидролога.

На канал имени Москвы Валентина Александровна пришла в 1973 году инженером изыскательской русловой партии. Предприятию, ставшему родным, она оставалась преданной все годы своей работы. Отсюда в 1979 году ушла на заслуженный отдых.

В коллективе помнят Нестерович как замечательного специалиста и человека. Неоднократно за добросовестный труд ей объявлялись благодарности руководством канала имени Москвы.

## НЕСТЕРОВИЧ Валентина Александровна



## ОДИНЦОВА Людмила Лавровна



Людмила Лавровна – коренная москвичка. Она появилась на свет 14 сентября 1929 года в старинной части столицы, в Петропавловском переулке, что выходит на знаменитую Хитровку. Она любила эти места, интересовалась их историей, часто гуляла здесь вместе с подругами. Ее семья не покинула Москвы, даже когда враг подошел к городу совсем близко. В это время Милочка была уже шестиклассницей.

В школе № 477, где она училась, были организованы трудовые мастерские. Подростки вносили свою лепту в дело победы. Девочки вязали носки, кофты, варежки и перчатки, шарфы и шапки, чтобы отправить их бойцам, сражающимся на фронте. В свободное время Мила Одинцова посещала больницу «Медсантруд», где ухаживала за ранеными. Не все ее подруги могли вынести вид крови, ран, даже просто больничной обстановки. Мила научилась преодолевать себя, помогала медработникам и сама получила элементарные навыки по уходу за пациентами.

С апреля 1944 г. по декабрь 1945 г. девушка работала курьером в Главгазтоппроме. В августе 1948 года она пришла в Министерство речного флота простым оператором механизированного учета. «Это было на заре моей юности, – вспоминает Людмила Лавровна. – Увлечлась бухгалтерским учетом. Проходили годы. Отделы Минречфлота расформировывались, укрупнялись, менялись, превращались в управления. Я оставалась верна своему предприятию».

Одинцова окончила курсы повышения квалификации бухгалтеров.

В 1970 году ее как опытного специалиста пригласили на работу в Минморфлот СССР. На пенсию Людмила Лавровна ушла с должности главного бухгалтера 21-го отряда ВОХР.

За активную успешную работу, укрепление и развитие морского и речного транспорта Одинцова неоднократно награждалась почетными грамотами Минморфлота СССР. Она ветеран труда. Имеет медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».



Анна Ивановна – уроженка села Енгальчево Дубенского района Республики Мордовия.

В 1941 году Анна Ивановна проживала в г. Яхrome. Во время Великой Отечественной войны работала в близлежащем колхозе. Там она трудилась на скотном дворе, занималась заготовкой сена для животных, ухаживала за лошадьми, кормила телят и доила коров. Работу любила, думала, что будет заниматься животными всю жизнь, но судьба сложилась иначе. Выбирать не приходилось – бралась за любой труд, чтобы прокормить себя и помочь близким. Но Анна Ивановна всегда мечтала найти коллектив по душе, где она будет долго и успешно работать в течение многих лет. И наконец ей повезло. Когда она переступила порог Волжского РГС, показалось, что она в родном доме, любящем и заботливым.

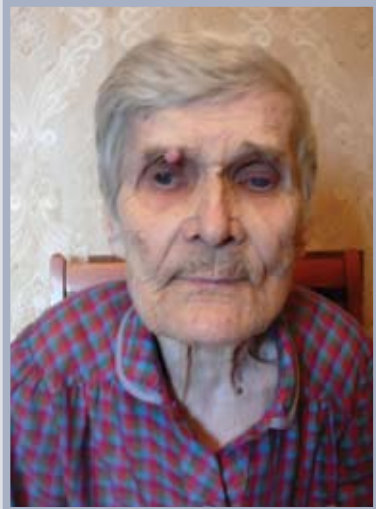
Здесь, в Волжском РГС, Анна Ивановна работала с 1973 по 1987 год судопропускником шлюза № 1. Дело, которым она занималась, нравилось, и с людьми сложились хорошие взаимоотношения. Анну Ивановну до сих пор вспоминают как отзывчивого и внимательного к чужим проблемам человека, готового всегда прийти на помощь.

О войне Анна Ивановна рассказывать не любит. Но если ее разговорить, то обязательно скажет, как восхищается высоким патриотизмом, проявленным сельскими жителями. Там рабочую силу составляли женщины, старики и подростки. Урожайность сельскохозяйственных культур по причине войны упала. Тем не менее за 1941-1944 гг. страна получила только зерна более 70 млн тонн.

## ПЕРФИЛЬЕВА Анна Ивановна



## ПОЛЫНИНА Вера Михайловна



Вера Михайловна родилась в сентябре 1928 г. в деревне Слобода Хвастовичского района Бурятской области.

Во время Великой Отечественной в подростковом возрасте работала нянечкой в детском саду, в те годы последние были интернатного типа. Юная Вера не только присматривала за детьми, но и ходила за дровами и продуктами, помогала на кухне. Даже из подручных материалов делала навесы для детей от солнца. Многому пришлось научиться, преодолеть немало трудностей, проявить настойчивость и смекалку.

Многие дети в годы войны потеряли родителей, к ним нужен был особый подход, чуткость и внимание. Девушка сумела оказаться для некоторых из них опорой, дарила ласку и тепло, которых они были лишены в силу сложившихся обстоятельств. Разлуку с домом и матерями такие дети переносили гораздо легче.

Любовь к детям и первый удачный опыт работы с ними, появившийся волею судьбы, помогли Полыниной сделать верный выбор на всю оставшуюся жизнь. Закончилась война, и Вера Михайловна решила связать трудовую деятельность с детьми. В Волжском РГС она работала с 1967 по 1979 год медсестрой в детском комбинате. Она была тем редким медаботником, от которого воспитанники детского учреждения не прятались, а стремились пообщаться. Жизнерадостная и общительная, Вера Михайловна была тем человеком, которому юное поколение доверяло свои проблемы и тайны и от которого с удовольствием принимало поддержку и помощь.



Мария Степановна, до замужества Галашина, родилась в Калужской области в большой семье, где было шестеро детей.

В подростковом возрасте переехала в Дмитровский район Подмосковья. В 1937 году устроилась работать в детский дом в деревне Шустино.

В 1942 году она поступила на службу в качестве бойца военизированной охраны канала Москва – Волга. Охраняла с винтовкой шлюз.

Мария Степановна вспоминает: «Как-то шел командир проверять дозор, и я ему: «Стой, кто идет?» Командир подошел ко мне, я отрапортовала, что все спокойно. А наутро всех работников построили в ряд и мне выразили благодарность за хорошую службу и бдительность».

После расформирования охраны в 1943 году она перешла работать в механическую мастерскую слесарем-крановщиком. Разбирала машины. Сначала было страшно работать на высоте, но скоро привыкла и добросовестно справлялась с заданием. Не раз была отмечена благодарностью руководства канала.

В 1956 году Мария Степановна перешла на гидроузел № 4 рабочей и трудилась там до выхода на пенсию в 1974 году.

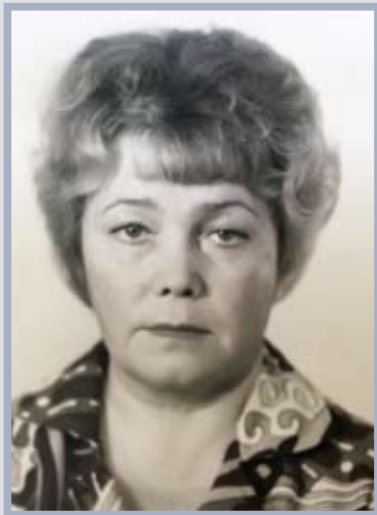
В 1996 году М.С. Порхуновой присвоено звание «Ветеран труда», а в 2002 году – звание «Ветеран Великой Отечественной войны».

## ПОРХУНОВА Мария Степановна





## САМОНИНА Дина Спиридоновна



Дина Спиридоновна родилась в Киеве. Начало Великой Отечественной войны она встретила в Чернобыле, где гостила у бабушки. В первый же день войны начались обстрелы с воздуха, и маленькая Дина получила контузию.

Немцы свирепствовали с первых дней своего вторжения. Как вспоминает Дина Спиридоновна, они выгнали всех жителей из домов и погнали по лесам от одной деревни к другой в качестве живого заслона перед наступающими частями Красной армии. В этом бесчеловечном переходе девочка страдала от голода, холода, видела множество убитых. Крепла ее ненависть к врагам, а чтобы выжить, ей потребовались стойкость, мужество и решительность. На границе с Белоруссией нашим войскам удалось спасти оставшихся в живых жителей.

Долгим оказался путь ребенка к родителям. Наконец, она прибыла в Каширу, где в военном госпитале работала ее мама. Дина, как и еще двое детей, находящихся в госпитале, помогала делать перевязки, выполняла санитарные работы и устраивала для раненых импровизированные концерты. Здесь же она встретила Великую Победу над фашистскими захватчиками.

В начале 1952 года по распределению после учебы в вузе Дина Спиридоновна переехала в Москву, где поступила на канал имени Москвы гидротехником. Занималась съемками реки Москвы, работала в конструкторском бюро, в отделе пути и флота. По приглашению Министерства транспорта временно исполняла обязанности главного диспетчера. Вся трудовая деятельность этой отважной женщины прошла на канале имени Москвы и завершилась по достижении пенсионного возраста в 1985 году.



Антонина Викторовна, до замужества Коробина, родилась в 1930 году и была последним, десятым ребенком в многодетной семье.

Когда началась Великая Отечественная война, ей было одиннадцать лет. Весь ужас войны непосредственно испытала на себе, так как жила с мамой, сестрами и братом в рабочем поселке недалеко от деревни Перемилово, где развернулись жестокие бои за Москву. Было страшно: вой приближающихся самолетов, бомбежка, орудийные выстрелы. Было трудно – не было одежды, обуви, мыла. Страшно голодали. Чтобы прокормить малолетних детей, мать Антонины Викторовны вместе с ней ходила просить милостыню по близлежащим деревням, где все ее знали как многодетную и помогали чем могли. Сажали вместе с собой за стол и кормили, давали картофель, кусок хлеба.

Летом и осенью вместе с другими детьми Антонина принимала участие в рытье окопов. После того как было остановлено наступление немцев на Москву, с весны по осень работала в колхозе: сажала, полола и убирала корнеплоды, заготавливала вместе со взрослыми на зиму сено для животных, зимой работала на очистке снега железнодорожных путей, по которым шли эшелоны в Москву.

После окончания войны устроилась на хлопчатобумажную прядильно-ткацкую фабрику в Яхроме, где серьезно увлеклась спортом. Совмещала работу с тренировками по беговым лыжам и слалому. Участвовала в многочисленных соревнованиях, где занимала призовые места. В 1950 году заняла первое место на дистанции пять километров во Все-союзных соревнованиях по лыжам общества «Красное Знамя». Много раз награждалась почетными грамотами и ценными подарками.

В апреле 1952 года поступила на работу в Яхромский район гидросооружений канала имени Москвы. Трудовую деятельность начала рабочей шлюза № 4, затем работала судопропускником, начальником вахты. Закончила трудиться в 1999 году судопропускником шлюза № 4.

За добросовестный труд и общественно полезную деятельность Антонина Викторовна неоднократно была отмечена руководством почетными грамотами, дипломами. В 1978 году Седовой было присвоено звание «Ветеран труда канала имени Москвы», в 1981 году она удостоена звания «Ударник коммунистического труда».

А.В. Седова награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другими наградами.

## СЕДОВА Антонина Викторовна



## СМИРНОВА Антонина Николаевна



Антонина Николаевна – уроженка деревни Мельдино Талдомского района Московской области. В годы Великой Отечественной войны она проживала с семьей в поселке Темпы Дмитровского района.

Пешком ходила в школу в соседнюю деревню, а сразу после занятий отправлялась в леспромхоз, где нужно было пилить дрова и собирать опилки. В стране не доставало топлива. Нужна была и древесина. Для работы в леспромхозе были мобилизованы рабочие из городов и деревень области. Леспромхоз стал большим цехом. Ежедневно выходили на заготовку дров инженерно-технические работники и служащие, школьники, пенсионеры. Часто в лаптях, плохой одежде, полуголодные, они работали в лесу. Зимой, утопая по пояс в снегу, валили деревья, обрубали сучья, складывали их в кучи и вручную пилили метровые плахи. От работы не отлынивала, набиралась жизненного опыта, всегда была рада научиться чему-то новому. Это стремление к знаниям привело Антонину Николаевну уже после войны в Волжский РГС. Устроилась счетоводом, а в 1959 году перешла на должность бухгалтера.

Работа нравилась, на этом месте в полной мере проявились такие качества Смирновой, как аккуратность, точность, внимание, упорство в достижении цели. Вскоре Антонину Николаевну можно было причислить к профессионалом своего дела. В 1982 году ее назначили на должность главного бухгалтера.

На родном предприятии Смирнова отработала почти 40 лет, оставив о себе добрые воспоминания.



Орест Александрович – основатель и первый начальник Новороссийского морского пароходства. Ветеран Великой Отечественной войны 1941-1945 годов, он родился в 1922 г. В десятилетнем возрасте вместе с семьей переехал в Туапсе.

В первый день Великой Отечественной войны Сыченников был призван в армию. Защищал Новороссийск, затем в составе 165-го артиллерийского батальона прошел с боями Эстонию, Польшу, Германию. Был тяжело ранен. Война сделала из молодого паренька взрослого мужчину, способного брать ответственность на себя, взвешенно и мудро принимать решения, действовать решительно и быстро. После окончания войны Орест Александрович поставил перед собой цель получить хорошее образование. Демобилизовавшись, поступил на судомеханический факультет Одесского института инженеров морского флота и окончил его в 1951 г.

Так сложилось, что он и жил, и воевал, и учился на море. А с 1951 г. стал работать инженером на Туапсинском СРЗ, затем директором технического училища № 1. Много времени уделял общественной работе.

С 1955 г. на партийной работе. В 1960 году он стал первым секретарем Туапсинского ГК КПСС, через год – секретарем Краснодарского краевого комитета КПСС, а в 1963 г. был избран первым секретарем ГК КПСС г. Новороссийска.

В мае 1964 г. приказом министра морского флота СССР О.А. Сыченников был назначен начальником Управления нефтеналивного флота Черноморского морского пароходства. В январе 1967 г. на базе управления было создано Новороссийское морское пароходство. За десять лет Сыченников вывел НМП в число передовых в стране. В рамках Новороссийского морского пароходства были объединены все необходимые инфраструктуры Новороссийска, Туапсе, Сочи, Анапы, Геленджика. Пополнялся флот, росли доходы пароходства, а значит, выполнялся большой план социалистического строительства.

На Малой Земле строились кварталы жилых домов для работников пароходства, детские сады. Были построены гостиница «Бригантина», поликлиники, больницы, Дворец моряков, мореходная школа, здание Высшего инженерного морского училища, база технического обслуживания флота, склады «Торгмортранса», 13-этажное административное здание Управления пароходства, база отдыха.

В 1971 г. пароходство было награждено орденом Октябрьской Революции.

В 1977 г. О.А. Сыченникова избрали председателем Центрального комитета профсоюзов морского и речного флота.

Орест Александрович награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции, Отечественной войны II степени, Трудового Красного Знамени, медалями. Он почетный гражданин города Новороссийска.

## СЫЧЕННИКОВ

### Орест

### Александрович



## ТОКМАЧЕВА Варвара Григорьевна



Талдомский район Подмосковья с его бесконечными уникальными лесами и чистым воздухом – родина Варвары Григорьевны Токмачевой. Здесь она провела детство, прерванное войной.

Их деревня Сиариково опустела в первые же дни Великой Отечественной войны; все мужчины ушли на фронт, оставив выживать стариков, женщин и детей. Последние рано повзрослели, почувствовав огромную ответственность.

Вместе со сверстниками Варвара начала работать на лесоповале – фронту требовался лес. В течение четырех лет девушка валила лес, заготавливала древесину. С раннего утра уходила на работу и приходила поздним вечером. Не сразу научилась выполнять мужскую работу, с непривычки болело все тело. Позже она сама обучала вновь прибывших на лесоповал тяжелому труду. После войны ей еще долго снились лесные участки, отобранные для вырубki, слышался скрип падающих деревьев.

В Волжский РГС Варвара Григорьевна пришла в 1964 году, заняв должность воспитателя детского комбината. В 1972 году уволилась, а в 1991-м вернулась, только теперь уже дворником детского комбината. На этом месте Токмачева трудилась до 1993 года.



Антонина Дмитриевна родилась 17 февраля 1930 г. в деревне Нижнево Дмитровского района Московской области. Война вызвала в народе чувство патриотизма, стремление всеми силами отстоять свободу и независимость Родины. Уже в первый месяц войны добровольно и по мобилизации на фронт ушли тысячи наших земляков. Всего за время войны Дмитровский район направил на фронт около 40 тыс. воинов. Несмотря на детский возраст, в годы Великой Отечественной войны трудилась не покладая рук в колхозе села Рогачево. Выходила на полевые работы и боролась за высокий урожай, пахала землю, сеяла пшеницу и овес. Детские руки были в мозолях и ссадинах, тяжелый труд постоянно сопровождал голод.

После окончания войны трудности продолжались – нужно было восстанавливать народное хозяйство. Две недели оккупации дорого обошлись Дмитровскому району, экономике которого был нанесен значительный ущерб. Разрушены мосты, вокзалы, предприятия, сожжены сотни домов, целые деревни, разбиты частично или полностью десятки школ, уничтожены и угнаны тысячи голов крупного рогатого скота, домашней птицы. И снова Антонина Дмитриевна работала от зари до зари, не чураясь никакой работы, стараясь выполнить ее добросовестно и в срок. Дисциплинированный работник, она вызывала уважение в любом коллективе, где все знали: на Шеянову можно положиться.

В Волжском РГС она трудилась с 1997 по 2005 год. Устроилась на должность уборщика, затем работала штукатуром, снова уборщиком производственных помещений.

## ШЕЯНОВА Антонина Дмитриевна





**ОЧИСТИМ  
СОВЕТСКИЕ ВОДЫ БАЛТИКИ  
ОТ ВРАЖЕСКОЙ НЕЧИСТИ!**



# На Северо-Западном направлении

## Ученые ЛИИВТа в Великой Отечественной войне

**В**тяжелейшие годы жизни города на Неве с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года многие ученые-преподаватели Ленинградского института инженеров водного транспорта выполняли производственные и образовательные задачи, проводили научные исследования, результаты которых оказывали реальную помощь как в период военных действий, так и в послевоенный, восстановительный период.

Находясь в эвакуации в Москве, Горьком, Белом Яре и других городах страны, ученые и сотрудники ЛИИВТа наряду с выполнением основной задачи – подготовки кадров для речного транспорта – трудились для фронта, выполняя заказы военных организаций и задания оборонного значения. По мере освобождения наших территорий они занимались восстановлением и монтажом установок и оборудования, а группа ученых-портовиков помогала восстанавливать разрушенные войной речные и морские порты страны.

### **АРНОЛЬД Леонид Владимирович**

Доктор наук, профессор, заведующий кафедрой паровых котлов, затем кафедрой теплотехники и термодинамики, декан судомеханического факультета (СМФ).

Л.В. Арнольд всю войну, в том числе в период блокады, находился в Ленинграде, работал над проблемой перевода котельных установок города на местные сорта топлива.

В составе комиссии горкома КПСС принимал участие в работе по выявлению местных топливных ресурсов, разрабатывал мероприятия по расчету и экономии топлива в Ленинграде.

### **КАЛИНОВИЧ Борис Юлианович**

Доктор наук, профессор, заведующий кафедрой водных путей и гидротехнических сооружений; в период Ве-

ликой Отечественной войны – постоянный консультант АСО (ЖПРОН) КБФ, в/ч 81321-А.

В период блокады Ленинграда и в последующие военные годы Б.Ю. Калинович выполнил ряд научных исследований, крайне необходимых отрасли и стране. Среди них: «Воздействие боевых взрывных источников на инженерные сооружения», «Основы динамических расчетов инженерных сооружений при воздействии боевых взрывных источников», «Воздействие подводного взрыва на плавающий корабль и инженерные сооружения», «Влияние грунтовых условий на точность артиллерийской стрельбы», «Несколько вопросов по зимнему судоремонту», «Научное пособие по определению величины силы присоса грунта при судоподъеме и принципы общей оценки морских гидросооружений в отношении их сопротивляемости действию боевых взрывных источников энергии» и др.

Всего за период 1941-1945 гг. им было написано 27 работ. По указанным и многим другим вопросам Б.Ю. Калинович систематически консультировал работников сектора гидросооружений и механизации ЦНИИМФА, выполнявших исследования по военным заказам.

### **КОЗЬМИН Пантелеймон Степанович**

Доктор наук, профессор, заведующий кафедрой подъемно-транспортных машин, декан факультета механизации, в период Великой Отечественной войны – заместитель директора ЛИИВТа.

П.С. Козьмин всю блокаду находился в Ленинграде. За этот период он написал монографию по машинам непрерывного транспорта, постоянно консультировал работников сектора гидросооружений и механизации ЦНИИМФА, выполнявших исследования, необходимые для фронта.

Весной 1942 г. Пантелеймон Степанович организовал секцию подъемно-транспортных машин в ленинградском Доме ученых. В 1942 г. секция провела несколько заседаний.





В 1944-1945 гг. Козьмин неоднократно выезжал в Москву в Наркомат морского флота, где давал квалифицированные консультации по вопросам монтажно-восстановительных работ разрушенного хозяйства портов.

П.С. Козьмин – автор первого учебника и трехтомной монографии «Машины непрерывного транспорта», выдержавшей несколько изданий.

За плодотворный труд в период Великой Отечественной войны он был награжден орденом Красной Звезды.

### **ГОРОДЕНСКИЙ Николай Борисович**

Выпускник ЛИВТа 1933 года, кандидат технических наук, старший научный сотрудник, заведующий сектором судоводных сооружений кафедры гидротехнических сооружений и конструкций ЛИВТа; в период Великой Отечественной войны – заместитель начальника Западного района водопроводной сети и начальник 2-го участка этого района Ленинграда, член КПСС.

В тяжелейших условиях блокады города Н.Б. Горденский работал заместителем начальника Западного района водопроводной сети Ленинграда, принимал активное участие в восстановлении сильно поврежденной в первую блокадную зиму водопроводной сети города и последующей ее эксплуатации.

Награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», а также Почетной грамотой Ленгорисполкома.

Н.Б. Горденский проработал в ЛИВТе более 30 лет.

### **ЛОПЫРЕВ Николай Кириллович**

Выпускник ЛИИВТа, доктор наук, профессор, проректор ЛИИВТа по научной работе, заведующий кафедрой судостроения и судоремонта; в период Великой Отечественной войны – главный механик и главный инженер ленинградского судоремонтного завода «Юный водник», член КПСС.

По заданию фронта и командования Военно-морского флота на заводе, где работал в годы войны Н.К. Лопырев, выполнялись ответственные заказы военного времени по переоборудованию речных пассажирских судов в военные и вспомогательные корабли Военно-морского флота.

Под руководством Н.К. Лопырева осуществлялся ремонт флота СЗРП, пострадавшего от обстрелов врага при эвакуации детей и больных ленинградцев на Большую землю и при рейсах в осажденный Ленинград с удовольствием.

Николай Кириллович проявлял большую заботу о здоровье рабочих и служащих завода, лично организовывал эвакуацию в зимнее и весеннее время по ледовой Дороге жизни ослабевших рабочих и студентов ЛИИВТа, находившихся на судоремонтной практике.

Н.К. Лопырев награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», орденом «Знак Почета».

### **МАККАВЕЕВ Владимир Митрофанович**

Выпускник Петроградского института инженеров путей сообщения, профессор, доктор наук, заведующий кафедрой гидравлики ЛИИВТа (1938-1943 гг.), ОЛГИИВТа (1942-1944 гг.) и ЛИИВТа (1944-1966 гг.), в период войны – председатель правления ЛОНИТОВТ.

В.М. Маккавеев принимал активное участие в оборонных и спасательных работах в осажденном Ленинграде, организовывал работы по линии ЛОНИТОВТа и ЛОСНИТО, направленные на помощь фронту и оборону города.

В.М. Маккавеевым опубликовано более 70 научных работ, многие из которых были выполнены в трудное военное время.

За разностороннюю самоотверженную работу в трудное военное время Владимир Митрофанович награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ТАМБЕРГ Донат Эмильевич**

Кандидат технических наук, старший научный сотрудник, начальник сектора кафедры архитектуры и проектирования корабля; в период войны – контрольный мастер военного завода.

Во время войны Д.Э. Тамберг, работая в ЦНИИ им. А.Н. Крылова, принимал активное участие в строительстве оборонительных сооружений на подступах к городу. По заданию командования Военно-морского флота он вместе с группой инженеров-кораблестроителей занимался сложными расчетами деревянных кессонов для ремонта миноносцев. Эта работа оказала большую помощь фронту, так как использование деревянных кессонов способствовало сокращению ремонтного цикла военных кораблей.

В июле 1942 года Донат Эмильевич как опытный инженер был командирован в Тюмень для работы на военном заводе, выполнявшем ответственное задание



Наркомата обороны СССР. На этом заводе он работал контрольным мастером корпусного цеха, а затем старшим контрольным мастером достроечно-монтажного цеха по строительству и приемке торпедных катеров.

Д.Э. Тамберг награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Донат Эмильевич с 1946 по 1980 год работал в ЛИВТе.

### **АРЕФЬЕВ Борис Павлович**

Выпускник ЛИВТа 1935 года, секретарь парткома ЛИИВТа, директор ЦНИИВФа, ректор ЛИИВТа, профессор кафедры СЭУ и ТЭФ ЛИВТа, член КПСС.

Б.П. Арефьев с первых месяцев Великой Отечественной войны принимал непосредственное участие в оборонных работах Ленинграда.

В июле 1941 года Б.П. Арефьев был назначен начальником эшелона по эвакуации лабораторного оборудования, ученых и сотрудников ЦНИИРФа и студентов ЛИИВТа из Ленинграда. Эвакуация осуществлялась на двух баржах по Неве, Ладожскому каналу и Свири на Волгу, в Ульяновск.

Обладая большими организаторскими способностями, добротой, находчивостью и объективной требовательностью, Б.П. Арефьев успешно осуществил отправку эвакуационного эшелона и благополучное прибытие его на Большую землю в назначенное место. Для продолжения очень нужной для отрасли, страны и фронта работы в военное время из блокадного города была вывезена группа профессорско-преподавательского состава и их семей численностью 842 человека.

В период эвакуации под непосредственным руководством Б.П. Арефьева за сентябрь 1941 года научные работники совместно с рабочими переоборудовали Кришинские мастерские в базы по вооружению Волжского буксирного флота и превращению их в военные тральщики. Там же устанавливали на крупные буксирные пароходы зенитные пушки и пулеметы.

В декабре 1941 года Б.П. Арефьев возглавлял Государственную экзаменационную комиссию НКРФ РСФСР по выпуску инженеров-судомехаников.

Борис Павлович, используя результаты научных исследований ученых ЦНИИРФа, в 1941 и 1942 годах руководил группой специалистов, занимавшихся переоборудованием силовых установок дизельного буксирного флота речного транспорта с целью перевода работы

дизелей с жидкого (дизельного) топлива на твердое (антрацит и чурку). Благодаря этому высвобождалось большое количество жидкого топлива для нужд фронта, т.к. дизельный буксирный флот составлял более 20% всего буксирного флота НКРФ. Указанные работы по переоборудованию силовых установок речного буксирного флота осуществлялись на заводах в Москве, Горьком, Куйбышеве, Саратове, Балакове, Казани, Перми, Новосибирске и других городах. На этих и некоторых других заводах на твердые сорта топлива были переведены все электростанции и береговые котельные.

Б.П. Арефьев в эвакуации как директор ЦНИИРФа руководил работой ученых по переоборудованию судоремонтных заводов и мастерских для выполнения военных заказов. Производилась отливка и обработка осколочных мин М-82, совершенствовались процессы сварки и сборки стабилизаторов авиабомб и мин, изготавливались оболочки авиабомб и ракет.

Б.П. Арефьев награжден орденом «Знак Почета» и медалями Великой Отечественной войны.

В группу специалистов судомеханического факультета по переоборудованию речных буксирных судов и береговых котельных также входили Брыков Степан Куприянович, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой ССУ, член КПСС; Хандов Зосим Александрович, доктор наук, профессор, заведующий кафедрой ДВС, член КПСС; Генин Арон Борисович, кандидат наук, старший научный сотрудник, член КПСС.

Во внедрение результатов работы ЦНИИРФа по сварке и сборке стабилизаторов авиабомб и мин много труда и сил вложил Иевлев Петр Михайлович, член КПСС, кандидат наук, ст. научный сотрудник ЦНИИРФа, доцент кафедры сварки ЛИВТа, руководитель бригады научных работников и рабочих Велико-Устюжского и Лимендского СРЗ.

Об этих и других работах ученых-ленинградцев, эвакуировавшихся на Большую землю в период Великой Отечественной войны, Арефьев написал в двух статьях: «Труд ученых ЦНИИРФа в Великой Отечественной войне» (журнал «Речной транспорт» № 5 за 1975 год) и «Вклад ученых ЛИВТа в технический прогресс на речном транспорте» (журнал «Речной транспорт» № 6 за 1970 год).

### **БАЛАНИН Василий Васильевич**

Кандидат технических наук, профессор, ректор ЛИВТа, заведующий кафедрой ГТСиК, член КПСС; в годы Великой Отечественной войны – руководитель сектора и



заместитель начальника технического отдела Центрального военно-восстановительного управления НКРФ СССР.

В.В. Баланин в июле 1941 года, будучи аспирантом, вместе с другими преподавателями и сотрудниками ЛИИВТа проводил подготовку к началу занятий в новом учебном году, а в августе 1941 года в связи с сокращением аспирантуры ЛИИВТа поступил работать ст. инженером в ЦНИИМФ, где принимал участие в разработке скоростного строительства причалов на Каспийском море для приема военных грузов, поступающих в нашу страну через порты Ирана. С сентября по декабрь 1941 года работал заместителем начальника участка 1-го сектора укрепрайона Ленинграда по строительству оборонительных сооружений, участвовал в строительстве фронтального аэродрома в районе Политехнического института Ленинграда.

В.В. Баланин, будучи призванным на флот, был откомандирован в распоряжение Центрального военно-восстановительного управления (ЦВВУ) Наркомречфлота СССР, где работал вначале ст. инженером Нижне-Волжского ВВУ по восстановлению портово-пристанского хозяйства Сталинграда (включая разминирование причального фронта города в 1943 году).

В дальнейшем Василий Васильевич работал начальником сектора гидротехнических сооружений, заместителем начальника технического отдела ЦВВУ. Вместе с другими специалистами он проводил разведку путевого хозяйства и гидротехнических сооружений, поврежденных во время военных действий, обосновывал технические решения по временному восстановлению сооружений для возобновления судоходства в бассейнах рек Дона, Днепра, Припяти.

В.В. Баланин участвовал в разработке проекта восстановления Запорожского гидроузла (в части судоходных сооружений).

Для обеспечения проведения специфических работ по временному восстановлению водных путей и гидротехнических сооружений им были разработаны и изданы в соавторстве технические указания: «Путевые восстановительные работы на реках в свободном состоянии» и «Восстановление гидротехнических сооружений на внутренних водных путях».

В.В. Баланин награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **БАСИН Абрам Моисеевич**

Доктор наук, профессор, заведующий кафедрой теории корабля ЛИВТа, начальник отдела флота ЦНИИРФА, член КПСС.

А.М. Басин в эвакуации (г. Белый Яр) в 1941-1943 годах руководил группой гидромехаников в составе ст. инженера В.Н. Шушкина, ст. инженера В.П. Кузнецова, младшего научного сотрудника С.Я. Машкова, инженера З.В. Богдановой и техника А.Н. Светелиной (Кузнецовой), которые выполняли научные исследования по повышению эффективности речных судов посредством совершенствования их обводов и движительно-рулевого комплекса.

Летом 1942 г. на Волге А.М. Басин и С.Я. Машков занимались экспериментальной работой по выявлению наиболее эффективного способа использования пассажирских пароходов для буксировки барж. Эта важная работа выполнялась с риском для жизни ученых. Проводя опытные эксплуатационные буксировки барж под бортом парохода на плесе ниже Саратова, ученые попадали под обстрел и бомбежки с фашистских самолетов. В этой работе принимал участие В.П. Кузнецов, рекомендовавший ряд приспособлений по усилению прочности конструкции корпуса парохода.

В конце 1943 года и начале 1944-го группа гидромехаников и корпусников с участием А.М. Басина оказала существенную помощь ЦТКБ при разработке плана послевоенного судостроения в отрасли. Работой руководили В.Н. Шушкин и М.Н. Брежнев. В связи с возможным близким победным окончанием войны с фашистской Германией должны были освободиться широко развернутые производственные мощности танкового моторостроения. Наркомречфлоту было предложено определить перспективу возможного использования танковых двигателей (после их модификации) в новом речном судостроении. Этот материал был использован для доклада НКРФ Госплану СССР о программе послевоенного судостроения и определения потребности танковых двигателей для транспортного речного флота.

В годы войны были выполнены и опубликованы работы: «Движение плота под действием буксирного троса». ЦНИИРФ, 1942; «Выбор выгодных элементов гребных колес при модернизации движительной установки буксирного судна». ЦНИИРФ, 1942; «Об одном новом приближенном методе расчета ламинарного пограничного слоя. Доклады АН СССР». 1943; «Устойчивость на курсе и управляемость несамоходного судна». ЦНИИРФ,



1944; «Выбор выгодных обводов несамоходных судов». ЦНИИРФ, 1944; «К теории идеального кавитирующего движителя». ДАН СССР, 1945 и др.

А.М. Басин награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **БИРЮКОВ Юрий Петрович**

Профессор, заведующий кафедрой технологии металлов ЛИВТа, декан СМФ с 1935 по 1940 год.

Ю.П. Бирюков в эвакуации наряду с большим объемом работ по подготовке специалистов-инженеров судомеханического профиля в ОЛГИИВТе руководил научными исследованиями, направленными на обеспечение наших войск оружием высокого качества.

Юрий Петрович занимался модификацией сплавов, созданием способов получения высококачественного чугуна, переводом промышленных печей на дрова и торф, разработкой сплавов-заменителей.

В военный период Ю.П. Бирюковым был выполнен ряд специальных заданий, за которые он был награжден двумя Почетными грамотами НКРФ СССР, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **БЛАНК Соломон Павлович**

Кандидат экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики водного транспорта, профессор-консультант кафедры, член КПСС; в годы войны – старший научный сотрудник ЦНИИРФа.

С.П. Бланк в период эвакуации в Белый Яр в 1942-1943 гг. в составе бригады научных сотрудников ЦНИИРФа принимал активное участие в комплексном исследовании по транспортному освоению малых рек Сибири для вывоза хлеба из глубинных районов страны и доставке топлива в промышленные города. В результате проведенных исследований была показана высокая эффективность освоения малых рек Сибири, обоснованы объемы и состав грузопотоков, оптимальные типы судов и составов.

Несколько позже Соломон Павлович участвовал в аналогичном комплексном исследовании по освоению реки Большой Иргиз в европейской части СССР. Выводы и рекомендации указанных исследований имели научную ценность, были реализованы на практике и изданы. В издательстве «Речной транспорт» вышли в свет его монография «Опыт технико-экономического обоснования габаритов судового хода на внутренних водных путях» и

технико-экономические схемы транспортного освоения рек Чумыш и Б. Иргиз.

В 1943 году в Москве, куда ученые ЦНИИРФа были переведены из Белого Яра, под руководством С.П. Бланка было выполнено комплексное исследование по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта Днепровского бассейна.

В 1944 году он принимал непосредственное участие в составлении первого послевоенного пятилетнего плана развития речного транспорта страны. В годы войны им совместно с другими научными работниками была разработана методика экономического обоснования рациональных габаритов судового хода на внутренних водных путях.

С.П. Бланк награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **БОБКОВ Николай Владимирович**

Директор ЛИИВТа (1930-1937 и 1944-1959 гг., декан факультета ВПИП ЛИВТа (1959-1960 гг.), доцент кафедры портов и гидротехнических сооружений ЛИВТа (1959-1964 гг.), член КПСС; в период войны – начальник Московско-Окского бассейнового управления пути НКРФ.

Николай Владимирович был первым директором ЛИИВТа. Под его руководством создан институт, который за 7 лет дал водному транспорту около 1500 инженеров различных специальностей.

Великая Отечественная война в его жизни была второй войной. Первой была Гражданская, в которой доброволец Красной армии Бобков сражался, будучи военкомом Южного и Юго-Западного фронтов.

Большой практический опыт Н.В. Бобков приобрел, работая заместителем начальника Управления водных путей Волжского и Донско-Кубанского бассейнов, а позднее – заместителем начальника Центрального управления водных путей НКРФ.

В период Великой Отечественной войны по распоряжению НКРФ он был назначен начальником Псковского бассейнового управления пути, где работал над выполнением заказов оборонного значения по реконструкции и восстановлению разрушенного войной хозяйства речного транспорта.

После эвакуации ЛИИВТа из Горького Н.В. Бобков с 1944 по 1959 год работал директором ЛИИВТа, решая задачи в том числе и восстановления здания института, сильно пострадавшего от артобстрелов и пожаров в пе-



риод блокады города, отдавая все свои силы, знания и богатый опыт делу подготовки высококвалифицированных инженеров для речного транспорта.

Н.В. Бобков награжден орденом «Знак Почета» (1943 г.), медалями «За оборону Москвы» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1944 г.).

### **ГОРЕЛЕЙЧЕНКО Виктор Капитонович**

Первый советский управляющий заводом «Электросила», помощник академика Г.О. Графтио по реализации плана ГОЭЛРО, профессор кафедры электротехники ЛИИВТа; в период войны – декан механического факультета ОЛГИИВТа, после войны – зав. кафедрой электротехники ЛИИВТа.

В.К. Горелейченко, как и ряд других преподавателей ЛИИВТа, в начале Великой Отечественной войны был эвакуирован сначала в Белый Яр, а затем в Горький, где был образован объединенный институт ОЛГИИВТ. В объединенном институте он исполнял обязанности профессора кафедры электротехники и был избран деканом механического факультета; в 1944 году переведен в ЛИИВТ заведующим кафедрой электротехники.

В тяжелые военные годы профессор Виктор Капитонович постоянно заботился об улучшении качества обучения студентов, накопленный им богатый практический опыт и широкие научные знания нашли отражение в изданных конспектах лекций по электрооборудованию подъемно-транспортных механизмов, по синхронным машинам и коллекторным двигателям. Эти и другие работы послужили в дальнейшем основой известного учебника «Электрооборудование судов и предприятий речного флота», написанного проф. В.К. Горелейченко в соавторстве.

В.К. Горелейченко был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ГУРЕВИЧ Илья Михайлович**

Выпускник СМФ ЛИИВТа 1938 года, кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой технологии судостроения и судоремонта ЛИИВТа, член КПСС; в период войны – директор Невского судостроительно-судоремонтного завода СЗРП.

Илья Михайлович в 1939 году был назначен директором Шлиссельбургского СРЗ (впоследствии переименованного в Невский СРЗ), где его застала Великая Отечественная война.

С самого начала войны Шлиссельбургский завод стал основной базой Ладужской военной флотилии, где кроме озерных буксирных судов СЗРП, переоборудованных в военные корабли, ремонтировались канонерские лодки, минные заградители и сторожевые корабли.

После того как фашистские войска прорвали нашу оборону и заняли село Ивановское, заводу пришлось эвакуироваться на Северную Двину в село Кузино Северного ЦУРФа.

С октября 1941 года в эвакуации Шлиссельбургский завод выпускал мины М-82. Военная продукция выпускалась заводом до середины 1944 года.

В начале 1943 года после прорыва блокады Ленинграда для оказания помощи фронту на заводе было собрано 107 тыс. рублей на строительство боевого самолета. В ответ на этот дар рабочих на завод поступила благодарственная телеграмма И.В. Сталина: «Прошу передать рабочим, инженерно-техническим работникам, служащим судоремонтного завода Наркомречфлота, собравшим 107 000 рублей на строительство самолета, мой братский привет и благодарность Красной армии. И. Сталин».

И.М. Гуревич в трудных военных условиях руководил реэвакуацией и восстановлением завода в освобожденном Шлиссельбурге (Петрокрепости).

За успешный выпуск боеприпасов для фронта директор завода М. Гуревич в 1944 г. был награжден орденом Красной Звезды.

### **ДОЛГОЛЕНКО Анатолий Александрович**

Доктор технических наук, заведующий кафедрой подъемно-транспортных машин ЛИИВТа; в период войны – декан двух факультетов ОЛГИИВТа.

А.А. Долголенко в период Великой Отечественной войны, будучи в эвакуации в Горьком, участвовал в работах, необходимых для фронта. Он занимался переоборудованием речных барж для ускоренной разгрузки перевозимых по Волге грузов. В содружестве с Горьковским речным портом им проводились работы по установке ленточных транспортеров и транспортеров системы Амосова на речные баржи. Это позволило ускорить обработку флота в портах и более маневренно использовать перегрузочные средства.

А.А. Долголенко, выполняя обязанности декана двух факультетов ОЛГИИВТа, участвовал в разборе завалов разрушенных зданий после бомбежек, очистке города



от снега, в разгрузке речных барж и заготовке дров для отопления института.

Анатолий Александрович награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ДОРМИДОНТОВ Николай Константинович**

Доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой архитектуры и проектирования корабля ЛИИВТа, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, член КПСС.

Работая в Горьком в объединенном Ленинградском и Горьковском институте водного транспорта, Н.К. Дормидонтов выполнил важную научную работу по склеиванию деревянных конструкций судов битумом. Эта работа была применена при строительстве сторожевых катеров (морских охотников).

За успешное внедрение результатов работы на практике Н.К. Дормидонтов был награжден Наркомречфлотом ценным подарком. Плодотворная учебная, научная, воспитательная и общественная деятельность Н.К. Дормидонтова отмечена правительством медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ЗАМОРУЕВ Владимир Михайлович**

Доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой технологии металлов ЛИИВТа, член КПСС; в период Великой Отечественной войны – зам. начальника цеха Кировского завода.

Перед началом Великой Отечественной войны В.М. Заморуев работал на Кировском заводе в должности зам. начальника ЦЗЛ. В 1941 г. им была защищена кандидатская диссертация.

В блокадную зиму 1941-1942 гг. В.М. Заморуев работал над вопросами производства высококачественной стали для военной техники. Находясь на казарменном положении, в этот период он жил непосредственно в одной из лабораторий ЦЗЛ.

В 1942 г. он с группой сотрудников Кировского завода был откомандирован на Уралмашзавод, где работал до 1945 г. старшим инженером, а затем начальником исследовательского бюро. С 1949 года Владимир Михайлович работал в ЛИИВТе.

Награжден орденом «Знак Почета», медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ИРХИН Александр Петрович**

Доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой организации перевозок (в дальнейшем кафедрой управления судоходством), декан ИЭФ ЛИИВТа, член КПСС; в период Великой Отечественной войны – начальник центрального отдела перевозок Наркомречфлота СССР.

А.П. Ирхиным были впервые разработаны с учетом требований военного времени правила и график движения флота. В 1944 году Александр Петрович выпустил «Пособие по применению графика движения судов и технического плана работы флота». Внедрение разработанных методов технического планирования работы флота и портов способствовало сокращению сроков доставки грузов для фронта и тыла и лучшему использованию речного флота, приводящих к снижению транспортных издержек. В годы войны А.П. Ирхин проводил большую работу по линии НТОВТ, будучи председателем ревизионной комиссии.

За успешное выполнение заданий советского правительства и командования Красной армии награжден орденом Красной Звезды (1943 г.), медалями «За оборону Москвы» (1944 г.) и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **КАЗАНЦЕВ Анатолий Михайлович**

Выпускник эксплуатационного факультета ЛИИВТа 1938 г., член КПСС, аспирант ЦНИИРФа, декан ИЭФ, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой организации труда, профессор-консультант ЛИИВТа.

В первые месяцы Великой Отечественной войны А.М. Казанцев принимал участие в упаковке и погрузке оборудования научных лабораторий института при эвакуации из Ленинграда в Белый Яр на Волге.

В период эвакуации в Белый Яр в 1941-1942 гг. он в составе межведомственной группы научных сотрудников работал над созданием, опытной сплоткой и буксировкой бестакелажных плотов, что обеспечивало существенную экономию металла.

В 1942-1943 гг. Анатолий Михайлович совместно с научными сотрудниками ЦНИИРФа участвовал в проведении изысканий по транспортному освоению малых рек Сибири; позже разрабатывал предложения по восстановлению речного транспорта в Днепровском бассейне.

А.М. Казанцев награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».



## **СОКОЛОВА (РЫБАЛЬСКАЯ)**

### **Марина Михайловна**

Выпускница заочного отделения ИЭФ ЛИИВТа, кандидат наук, зав. лабораторией управления пассажирских перевозок кафедры управления судоходством ЛИВТа, зав. отделом разработки АСУ ВЦ ПСЗБ; в период Великой Отечественной войны – диспетчер пристани Камышин на Волге и пристани Соколки на Каме.

М.М. Соколова во время эвакуации, будучи студенткой 4-го курса эксплофака, была направлена в Нижне-Волжское речное пароходство, где работала диспетчером пристани Камышин в период подхода немецких войск к Сталинграду. Через пристань Камышин с железной дороги направлялось все вооружение Красной армии, героически защищавшей Сталинград. Это был основной и единственный путь доставки вооружения с августа 1942 г. вплоть до разгрома фашистских полчищ у стен Сталинграда.

В 1944-1943 гг. Марина Михайловна, работая диспетчером пристани Соколки, а затем начальником технической группы Вятского речного пароходства осуществляла внедрение технического плана работы флота и портов на Каме, способствуя сокращению сроков доставки грузов, необходимых фронту и промышленным предприятиям.

За выполнение заданий военного времени М.М. Соколова награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и значком «Отличник соцсоревнования Наркомречфлота».

## **СТРИЖ Константин Александрович**

Выпускник Военно-морского инженерного училища в Кронштадте (1910 г.), профессор; во время Великой Отечественной войны – начальник отдела судоверфи, профессор ОЛГИИВТа; после войны – зав. кафедрой судовых паровых установок ЛИИВТа.

В особо тяжелый начальный период Великой Отечественной войны К.А. Стриж являлся деканом судомеханического факультета ЛИИВТа, заведовал кафедрой судовых паровых установок.

В 1942 году Константин Александрович был эвакуирован из блокадного Ленинграда и направлен на судоверфь Красноярского края, где до 1944 года работал начальником проектно-технического отдела, выполняя ответственные заказы военного времени.

В конце войны (1944-1945 гг.) Стриж работал профессором в объединенном институте ОЛГИИВТ в Горь-

ком. После победы над фашистской Германией возглавил кафедру паротеплосиловых установок ЛИИВТа.

Профессор Стриж обладал широчайшими познаниями в области судовых силовых установок, богатой эрудицией в различных областях знаний и ярким педагогическим талантом. В 1941 году вышел в свет его сборник «Судовые вспомогательные механизмы». Всего им написано 7 учебников по судовым паровым машинам и вспомогательным механизмам.

## **ХОЛОДЕЦКИЙ Роман Антонович**

Профессор, заведующий кафедрой высшей математики ЛИИВТа; в период войны – заведующий кафедрой высшей математики ОЛГИИВТа.

В начале Великой Отечественной войны Р.А. Холодецкий вместе с другими сотрудниками и студентами ЛИИВТа был эвакуирован сначала в Белый Яр, а затем в Горький, где с 1941 по 1944 год возглавлял кафедру высшей математики объединенного института ОЛГИИВТа.

Роман Антонович был талантливым педагогом, в процессе преподавания умело использовал методы высшей математики при решении актуальных технических проблем. В период войны профессор Холодецкий успешно применял свои знания при решении задач военно-морской тактики, артиллерийской стрельбы из корабельных орудий по невидимой цели и других актуальных прикладных вопросов.

За выполнение важных НИР в 1942 году Народным комиссариатом ВМФ Р.А. Холодецкому была объявлена благодарность; в 1943 году за плодотворную педагогическую и научную работу Наркоматом речного флота он был награжден орденом Красной Звезды. Р.А. Холодецкий также награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

## **ЧЕКРЕНЕВ Алексей Иванович**

Выпускник факультета водных сообщений Института инженеров путей сообщения, член КПСС, профессор, доктор технических наук, зав. кафедрой дноуглубления и выправления, проректор ЛИИВТа по учебной работе; в период войны – зам. директора объединенного института ОЛГИИВТ в Горьком.

Свою многогранную учебную, научную и общественную деятельность Чекренев начал в ЛИИВТе в 1931 году.



В 1938 году он создал кафедру дноуглубления и выправления, которую возглавлял до 1974 года. В период с 1953 по 1962 год Алексей Иванович занимал должность проректора института по учебной работе.

А.И. Чекренев известен в нашей стране и за рубежом как крупный специалист по водным путям и водным изысканиям, его многочисленные глубокие научные труды и учебные пособия не потеряли своего значения и в настоящее время, в частности учебник «Водные пути».

За работу в период Великой Отечественной войны А.И. Чекренев был награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ШУШКИН Владимир Николаевич**

Кандидат технических наук, ст. научный сотрудник ЦИИРФа, доцент кафедры теории корабля ЛИИВТа.

В эвакуации (Белый Яр) в 1941-1943 гг. работал в группе гидромехаников, руководимой А.М. Басиным, выполнявших научные исследования по совершенствованию обводов корпусов и движительно-рулевых комплексов речных судов.

В 1941 году под руководством В.Н. Шушкина проводились исследования и проектирование водометных движителей, внедрение которых приобрело особо важное значение в связи с проблемой транспортного освоения малых рек и ирригационных каналов.

В 1942 году им был разработан технический проект водометного буксира, по которому в 1943 году в Чарджоу был построен и сдан в эксплуатацию малогабаритный мелкосидящий буксир. На ирригационном канале Шават в Хиве судно буксировало досчаники-каюки с хлопком и пшеницей, заменяя многочисленные команды рабочих, тянувших их прежде на бичеве. По этому проекту затем были построены на Моссудоверфи еще пять буксиров и доставлены по железной дороге в Чарджоу и далее на канал Шават.

В 1943-1944 гг. В.Н. Шушкин возглавлял группу ученых, занимавшихся по распоряжению Наркомвнешфлота совместно с проектировщиками ЦТКБ определением возможного использования в новом речном судостроении высвобождавшихся танковых двигателей (после их модификации). Были произведены расчеты ходовых и тяговых характеристик для большого числа вариантов буксирных, грузовых и пассажирских судов с танковыми двигателями в качестве главных судо-

вых машин. Этот материал был использован в докладе НКВФ Госплану СССР о программе послевоенного судостроения и определения потребности танковых двигателей для транспортного речного флота.

В.Н. Шушкин награжден орденом «Знак Почета» и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **ЯРОПОЛЬСКИЙ Иван Васильевич**

Заместитель директора ЦНИИРФа по научной работе, профессор, заведующий кафедрой строительного производства ЛИИВТа, член КПСС.

И.В. Яропольский, имея глубокие знания по механике грунтов и строительным работам, в период Великой Отечественной войны провел исследование по устойчивости высоких откосов в условиях военного времени. В этой работе были даны рекомендации по повышению устойчивости откосов при взрывных нагрузках.

И.В. Яропольский награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

### **САМОЙЛОВИЧ Платон Александрович**

Кандидат технических наук, доцент кафедры подъемно-транспортных машин ЛИИВТа; в период Великой Отечественной войны – главный инженер и зам. начальника монтажно-восстановительного управления ММФ СССР.

П.А. Самойлович в начале войны находился в Ленинграде и трудился на заводе подъемно-транспортного оборудования им. Кирова, который выполнял военные заказы. С сентября 1941 по март 1942 года он работал на этом заводе токарем и изготавливал детали мин.

С марта 1942 года до конца войны он в должности главного инженера и заместителя начальника монтажно-восстановительного управления (Черноморско-Азовского и Балтийского) Министерства морского флота занимался монтажом кранового оборудования Архангельского и Мурманского портов, восстанавливал Мариупольский, Ростовский и Одесский порты, а также порты Балтики, в том числе Калининградский, Ленинградский и др.

За эту работу П.А. Самойлович награжден орденом «Знак Почета» и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».





### **СКОМОРОВСКИЙ Ростислав Всеволодович**

Кандидат технических наук, доцент кафедры подъемно-транспортных машин ЛИИВТа; во время Великой Отечественной войны – зам. начальника монтажно-восстановительного управления ММФ СССР.

Во время блокады до начала 1943 года он жил и работал на заводах Ленинграда; с 1943 года в должности заместителя начальника Балтийского монтажно-восстановительного управления НКМФ работал по монтажу кранового оборудования в Архангельском и Мурманском портах.

В 1945 году Р.В. Скоморовский был командирован в Германию, а затем на Дальний Восток в организации, занимавшиеся отгрузкой трофейного оборудования.

За выполнение важных заданий во время Великой Отечественной войны Р.В. Скоморовский был награжден орденом «Знак Почета».

### **СОКОЛОВ Марк Александрович**

Кандидат технических наук, доцент кафедры ТЭАРП ЛИИВТа; в годы войны – руководитель группы и начальник Ленморниипроекта, член КПСС.

М.А. Соколов в 1941-1943 гг. работал в Архангельском морском порту руководителем проектной группы Ленморниипроекта. По проектам этой группы велась реконструкция причалов Архангельского морского порта для приема караванов с военными грузами.

В 1944-1948 гг., будучи начальником Ленморниипроекта, он руководил проектными работами по восстановлению разрушенных морских портов. По проекту Ленморниипроекта того периода восстанавливался и Ленинградский морской торговый порт.

За выполнение важных заданий во время Великой Отечественной войны М.А. Соколов награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».





## Письма с фронта

Путейцы Мариинской системы по велению сердца встали на защиту своей Родины. Сотни работников Череповецкого и Белозерского технических участков по призыву ушли в Красную армию, став солдатами-защитниками, солдатами-освободителями и, наконец, солдатами-победителями.

До 1 мая 1943 года шла массовая мобилизация людей. За 1941-1943 годы призвали на фронт 359 путейцев, в т.ч. по Череповецкому участку 222 человека. Не вернулось с войны 175 солдат.

В годы Великой Отечественной войны связь с воинами-путейцами не прекращалась, велась интенсивная переписка начальника участка с солдатами. Они писали Николаю Ивановичу Семенову, он им лично отвечал или по его поручению сотрудники конторы. Вот два письма из фронтовой переписки. Первое – от Бориса Степановича Михайлова.

*«Здравствуйте, Николай Иванович! С приветом к Вам, Михайлов.*

*Николай Иванович, я Ваше письмо получил, за которое сердечно благодарен и срочно отвечаю. Я служу, все по-старому, безо всяких изменений. Новостей много, которые Вы слышите от Информбюро. Ну а мы энергичны. Николай Иванович, я к Вам с огромной просьбой. Надеюсь, Вы ответите. Как Вы и сами знаете, что получить письмо бойцу это огромное счастье, где оно перечитывается по несколько раз, а я получаю письма от своей жены редко, и то пишет очень плохо, что я понять ее не могу, как она живет, работает ли где или не работает она. Мне ничего не пишет, я от нее получил очень плохое письмо, неужели она так плохо живет или вообще там тяжело жить. Я ей просто написал, короче говоря, поругал, но мне все равно интересно знать, как она живет. Прошу Вас отпишите, что Вы знаете. Привет Богданову, Сергееву, Фокичеву, Борисову, Шаньгину и молодым работницам, П.П. Петрову. Ну вот и все, что я хотел коротенько написать. Калинин у я послал письмо. Жду ответа. Здесь знакомых нет. Правда, иногда скучновато бывает. Погода стоит теплая. Много воды. Ну, пока до свидания. Жму руку. Жду ответа. 5.11.1943 (Адрес: 1161, часть 5420)».*

Второе письмо – от Григория Михайловича Крутских.

*«Здравствуйте, Николай Иванович. Разрешите передать свой боевой привет всем сотрудникам технику. Дорогие товарищи, разрешите Вам доложить, я Ваше поручение выполнил с честью. За дни Отечественной войны я стал командиром одного Н-го подразделения, а два года войны мне приходилось много раз участвовать в жестоких схватках с немецкими чумовыми извергами, но я никогда не давал себе права без приказа командования отдать вершки своей земли. За зимнее сражение на Среднем Дону, где командовал одним подразделением, я награжден правительственной наградой – орденом Красной Звезды. Вы можете гордиться, что член Вашего коллектива занимает почетную должность орденосца. В дальнейшем заверяю Вас, что Вы за меня будьте уверены. Я повседневно упорно готовлюсь и готовлю свое подразделение к предстоящим схваткам с немецкими извергами. Не дам им нарушить нашу счастливую, культурную жизнь, не позволю надеть хомут на наших доблестных строителей социализма.*

*Дорогие товарищи, моя просьба к Вам, обеспечьте путь водного транспорта для перевозки наших грузов на фронт. Бесперебойная перевозка грузов дает нам возможность быстрее разгромить немецкую чуму и приступить к строительству нашей счастливой жизни.*

*Разрешите еще раз заверить Вас, что я буду драться до последней капли крови, а если потребуется отдать свою жизнь за счастье народа – без сожаления отдам ее. Желательно получить от Вашего коллектива ответ. Прошу направить по адресу: П.П.С. № 056634 Д. Крутских Григорий Михайлович. 29.06.1945».*

На все письма с фронтов из Череповца отвечали и принимали меры по оказанию помощи семьям фронтовиков.

## АГАФАПУДОВ Анатолий Васильевич

Анатолий Васильевич родился в 1928 году в д. Прилуки Верхне-Тоемского района Архангельской области. Когда началась Великая Отечественная война, он только что окончил пять классов.

Мальчишкой Анатолий пошел работать – надо было кормить семью. В 1943 и 1944 гг. он ученик шлюпочника, а затем шлюпочник судоремонтных мастерских 1036 в Архангельске. Работа увлекала, казалась интересной, давала заработок, возможность быть рядом с морем и даже немного путешествовать. С 1944 года Анатолий Васильевич работал на Новой Земле, три года был поваром морской береговой базы, пробовал себя в новом качестве, а затем снова вернулся в судоремонтные мастерские.

Работа шлюпочника была ему уже хорошо знакома, он занимался ею в течение двух лет, пока не призвали в армию.

С 1949 по 1952 год служил в Германии, а вернувшись домой, понял, что скучал по морю. Правда, ремонтом судов снова заниматься не захотел. Пришел на Архангельскую гидробазу, где трудился кочегаром, матросом 1-го класса – мотористом 2-го класса. По сути, всю жизнь после армии отдал родному предприятию, с которого ушел на пенсию в 1988 году.

Ветеран труда.



Василий Александрович родился в 1927 г. в Микропольском районе Сумской области. В период Великой Отечественной войны работал в колхозе села Орловка Курской области.

Высокое патриотическое сознание куряне обнаружили с первых дней войны. Жители городов и сел массово вступали в ряды истребительных батальонов, полков народного ополчения. Для обеспечения партизан оружием на промышленных предприятиях области было организовано производство простейших видов вооружения и боеприпасов, изготовлено более 30 тыс. гранат, 40 тыс. партизанских бомб, 5 тыс. дорожных мин. Село участвовало в создании запасов продовольствия, в этих целях было израсходовано 224 тонны муки, 50 тонн крупы, 20 тонн масла и сала, 20 тонн сахара, 15 тонн соли, 5 тонн махорки, 2,5 тонны мыла, 270 тыс. коробок спичек.

В. Беседин выполнял самую разную работу, которую доверяли подросткам, оставшимся на селе вместо ушедших на фронт взрослых мужчин. Очень хотел удрать на фронт, но нужно было кормить семью. В декабре 1944 г. он наконец дождался повестки из военкомата и был призван в Красную армию. Однако повоевать Беседину не пришлось, так как он был направлен на учебу.

В 1945 г. Василий Александрович поступил в Военно-морское училище в Ленинграде, после окончания которого проходил службу в Балтийске под Калининградом и на Дальнем Востоке.

## БЕСЕДИН Василий Александрович



## БУРАКОВ Аркадий Иванович



Аркадий Иванович родился в 1937 году. Когда началась Великая Отечественная война, из города не эвакуировался и все 900 дней блокады жил в Ленинграде с матерью на Охте, а потом на Кировском проспекте. Он помнит, как носили дрова из подвала дома и пилили их на кухне, чтобы согреть квартиру. Мама работала в больнице, и мальчик помогал ей ухаживать за ранеными.

«Знакомая учительница взяла меня в школу, так как мама была все время в больнице, – вспоминает Аркадий Иванович. – В школе хоть как-то кормили. Там познакомился с сыном какого-то политработника, и его родители взяли меня на дачу А. Жданова на Каменный остров. Меня помыли, накормили, подарили четырехцветный карандаш. Освобождение встретили под кроватью, был сильный испуг от канонады. А еще запомнилась елка под новый, 1945 год, когда давали печенье «Василек».

Аркадий Иванович окончил школу и поступил в ЛАУ, затем работал в ФГУП ГП начальником партии, с 1995 года – заместителем начальника объединенного Арктического радионавигационного отряда до выхода на пенсию в 2006 г.

Почетный полярник, ветеран полярной гидрографии.



Анатолий Зосимович родился в 1927 г. в с. Енайск Вологодской области. С началом Великой Отечественной войны был эвакуирован в Котлас.

В годы Великой Отечественной войны в Архангельскую область было эвакуировано из прифронтовой полосы более семидесяти тысяч человек. 24 964 человека поступили в область через Котласский эвакуационный пункт. Первоначально правительство предполагало эвакуировать в Архангельскую область только граждан из Карело-Финской ССР, но в связи с быстрым продвижением противника вглубь страны в область стали поступать жители и других областей. Эвакуация проходила в спешке, и, как следствие, все эшелоны поступали в область без поименных списков, и установить количество эвакуированных из других областей в первое время не представлялось возможным. Эвакуированных снабжали продуктами питания на всем пути следования. Часто эшелоны шли не по маршрутам, без всяких предупреждений, без начальников и конечных пунктов расселения. За два месяца, с 12 июля по 10 сентября 1941 года, через Котласский эвакуационный пункт прошло 13 116 эвакуированных, из них отправлено организованным порядком 8305 человек в районы области.

Анатолий работал в колхозе п. Котельный, помогая фронту в тылу. Брался за любую работу, которая нужна была в то время. Было тяжело, но он видел, что тяжело всем. Отличался упорством, ответственностью, вниманием к людям.

В 1944 г. учился в речном училище. В июне 1945 года смышленного и трудолюбивого парня направили на судне в порт Данциг (Польша) для приемки судов разгромленной Германии. Отлично справился с заданием.

В 1948 г. Анатолий Зосимович поступил в ВАМУ им. адм. С.О. Макарова, которое успешно окончил.

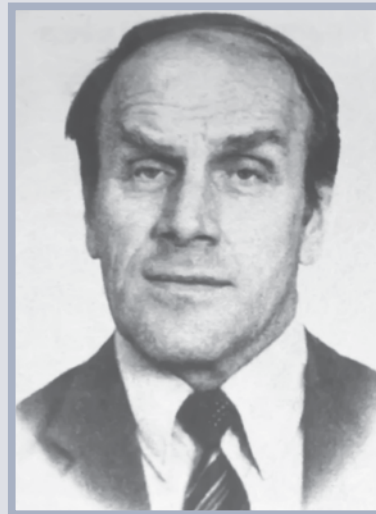
В 1954-1955 гг. он зимовал на островах Франца-Иосифа.

Шесть раз участвовал в антарктических экспедициях.

В 1977-1984 гг. работал в Певеке заместителем начальника штаба морских операций восточного сектора Арктики. Хороший руководитель, высококлассный специалист своего дела.

Почетный полярник.

## ВАЙГАЧЕВ Анатолий Зосимович



## ВАКУЛА Конкордия Александровна



Конкордия Александровна родилась в 1925 г. в Ленинграде. С началом Великой Отечественной войны ей, юной городской девушке, пришлось работать в совхозе. В эти страшные горестные годы подростки выросли быстро. Они уже понимали причастность своей судьбы к судьбе Отечества, сознавали себя частицей своего народа, стараясь ни в чем не уступать взрослым, порою даже рискуя жизнью. Дети, которые еще совсем недавно были беспечны, простодушны, оказывались втянутыми по горло в войну и пылали недетской ненавистью к бесчеловечным врагам! Сначала до августа 1941 г. она трудилась в совхозе Ленинградской области, а в эвакуации – в совхозе Алтайского района Алтайского края.

Конкордию можно было видеть в поле и на животноводческой ферме, в обозе с хлебом и на заготовке кормов. В каких только работах не участвовала девушка и ее сверстники! Они создавали посты по охране хлеба, проводили рейды проверок готовности в колхозах к полевым работам, собирали удобрения, ухаживали за молодняком на животноводческих фермах, за рабочими лошадьми, протравливали зерно, проверяли его на всхожесть, делали щиты для снегозадержания. Большую помощь оказывали в сборе дикорастущих плодов и лекарственных растений.

На Алтае она была избрана секретарем комсомольской организации школы с. Алтайское. Активистка, общественница, оптимистка. Конкордию любили и взрослые, и дети. Она пользовалась большим уважением у ровесников, с ней мечтали дружить, всегда просили совета. И Конкордия никому не отказывала.

В 1944 г. девушка окончила среднюю школу и поступила в ВАМУ им. адм. С.О. Макарова. Ее манили дороги и открытия, встречи с новыми людьми, интересное общение и творческая работа. Конкордия Александровна работала в экспедициях в Баренцевом и Карском морях, в группе камеральной обработки морского промера, прошла путь от старшего инженера до начальника группы.

На Гидрографическом предприятии К.А. Вакула проработала 39 лет.

Почетный полярник. Занесена в Книгу почета ГП ММФ.



Георгий Панаитович родился в 1920 г. С детства мечтал связать свою жизнь с морем и после окончания школы поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта. Однако учиться студенту Вафиади долго не пришлось – в ноябре 1939 года он был призван в ряды Красной армии. Мечта о море была оставлена. Судьба привела его в авиацию.

В 1940 г. Георгий Панаитович поступил в Краснодарское авиационное училище, а в 1941 г., когда началась Великая Отечественная война, вместе с эскадрильей переехал в г. Канск, где окончил школу стрелков-бомбардиров.

И вновь вмешалась судьба. В 1942 г. Вафиади был демобилизован из армии.

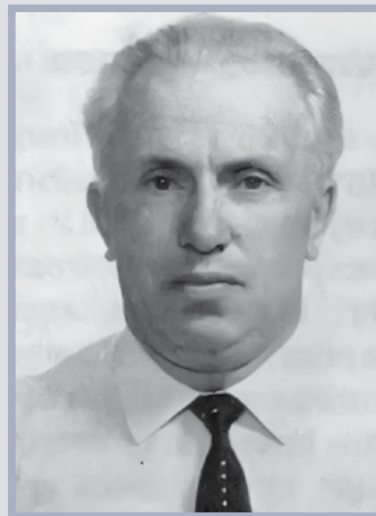
С 1942 по 1945 год он работал на шахтах г. Осинники Кемеровской области для обороны страны. В 1945 г. поступил в ЛАУ.

С 1953 по 1988 год трудился на Гидрографическом предприятии инженером-гидрографом. Состоялись, наконец, встречи с морем. Он побывал в Арктике, с увлечением отдавался любимому делу.

Георгий Панаитович награжден орденом Отечественной войны II степени, медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Почетный полярник, занесен в Книгу почета ГП ММФ.

## ВАФИАДИ Георгий Панаитович





## ВИНОГРАДОВ Альберт Николаевич



Альберт Николаевич родился в 1937 г. в Ленинграде, его отец работал на заводе им. Калинина. Великая Отечественная война застала семью Виноградовых в родном городе.

В период блокады Альберт Николаевич находился в городе недолго, уже в конце декабря его вместе с сестрой и матерью эвакуировали в более безопасное место, в Калининскую область, в деревню Сосновка. Правда, пока эвакуировали, они двигались по линии фронта, и была вероятность угодить в оккупацию. Так что натерпелись страха.

В сельской местности привыкали к новым условиям и следили за новостями с фронта в надежде, что блокада будет скоро прорвана.

После снятия блокады сразу вернулись в Ленинград, и в 1944 г. Альберт пошел в школу. Это было время, когда ленинградцы залечивали страшные раны: восстанавливали разрушенные здания, налаживали городское хозяйство. Город вздохнул полной грудью. Однако война еще не кончилась, и в госпитали прибывали раненные с фронта. Ленинградцы после дня тяжелой работы, оставив свой дом, приходили выхаживать победителей. Альберт принимал в жизни освобожденного города посильное участие.

В 1962 году он окончил ЛВИМУ имени адм. С.О. Макарова и работал в ФГУП ГП начальником партии до выхода на пенсию в 2006 г.

Почетный полярник, ветеран полярной гидрографии.



Нина Ивановна родилась в деревне Чертихо Семженского района Вологодской области.

Во время Великой Отечественной войны все мужское население ушло на фронт, в результате тяжесть крестьянского труда легла на плечи женщин и детей. Поэтому, будучи ребенком, Нина была вынуждена работать в колхозе. Принимала молоко от колхоза и местных жителей и возила на молокозавод, а так как лошади тоже были мобилизованы на фронт, приходилось молоко возить на коровах. Когда подросла, ее стали посылать косить траву для заготовки сена на зиму для колхозного скота. Некоторое время работала продавцом, а когда уже после войны окончила курсы кооперативного училища по специальности «бухгалтер», стала работать бухгалтером.

В 1971 году переехала в поселок Путеец Печорского района Республики Коми. Поступила на работу в Верхне-Печорский техучасток Печорского бассейнового управления пути. Работала бухгалтером, заместителем главного бухгалтера.

Уволилась на заслуженный отдых в 1988 году.

Общий трудовой стаж около 40 лет.

Нина Ивановна – труженик тыла, награждена медалью «Ветеран труда», неоднократно награждалась почетными грамотами, ей объявлялись благодарности управления, она поощрялась денежными премиями.

## ЗИНОВЬЕВА Нина Ивановна



## ЕРШОВА Надежда Андреевна



Надежда Андреевна – коренная ленинградка.

«Когда началась война, мне не было и шести лет, – вспоминает она. – Семья наша состояла из семи человек: папа, мама, два сводных брата, две сестры и я. Жили мы в деревянном двухэтажном доме на окраине города, это были дома от завода им. Кирова, где работали отец с братьями. Началась война — отец с одним братом ушли на фронт, а другой брат эвакуировался вместе с заводом в г. Челябинск, работал там начальником цеха. После войны он там так и остался. А отец с братом вернулись с войны: про папу есть бумага, что пропал без вести, а брат погиб под Орлом, он был пулеметчиком.

Мама, я и сестренки остались в городе. Девчонки сначала ходили в школу, потом рыли окопы, а около дома – землянки, в которых прятались по ночам от немецких снайперов, стрелявших с деревьев по огонькам.

В конце 1941 г. пришло несколько машин, нам срочно сказали собираться, брать все необходимое, так как немцы были уже рядом, и надо было переезжать вглубь города. Мама с сестренками складывали, что требуется, а я собирала в наволочку свои игрушки. Мама закрепила эту наволочку на мои плечи, сделала как рюкзачок. И было еще три узла из простыней.

Наша машина шла в середине колонны. Пока мы ехали, немцы по нам стреляли, осколок попал в машину, которая шла впереди, и мы остановились. Поступил приказ перебираться в передние машины. Началась паника, пока я вылезала из кузова машины, у меня развязалась наволочка, и игрушки упали в канаву, я полезла за ними. Подбежала мама,

бросив свои узлы, схватила меня, отшвырнула игрушку, которую я успела поднять, и мы побежали вперед.

Нас привезли в центр города в кинотеатр «АРС», где мы разместились на полу вместе со своими вещами. На следующий день распределили по комнатам, из которых люди уже эвакуировались. Нам досталась комната в 28 кв.м с итальянским окном. В комнате был стол, кровати и стулья.

Рядом жили соседи, замечательные люди. Супружеская пара – Сара Григорьевна и Соломон Гидальевич, а с ними была сестра Соломона Дина Гидальевна. Сара Григорьевна была музыкальным работником в детском саду «Очаг», она и меня туда устроила.

Сестры уходили рыть окопы, мама устроилась на табачную фабрику им. Клары Цеткин. Иногда мама приносила пачку табака вместо заработка, большую, размером с килограммовую пачку дрожжей. Если удавалось обменять табак на хлеб, то был праздник, а было и такое, что вырвут из рук и – все.

Однажды маму положили в больницу. В один из дней мы вернулись с Сарой Григорьевной из детского сада, я пошла к себе в комнату, а она – к себе. Обе сестренки спали. Я подошла к кровати сестры Марии и позвала ее, а она молчит, тогда я открыла ей глаз, а он так и остался открытым. Я побежала к соседям. Вместе с Сарой Григорьевной мы вернулись. Мария была мертва. Подошли к кровати На-

стенки, сестра дышала, и Сара Григорьевна отвела меня к себе в комнату, оставив ночевать у себя. Потом искали карточки наши, чтобы отдать дворнику, который согласился отвезти мертвую Марию на Серафимовское кладбище.

Настя умерла в июле 1942 г. Мы с мамой отвезли ее на фанере на то же кладбище, где я увидела гору трупов. Мама зашила Настю в простынь, а когда зашивала, то неудачно ткнула иглой куда-то, и на простыне появилось огромное желтое пятно, которое до сих пор стоит у меня перед глазами. Так мы остались вдвоем.

Сара Григорьевна с мужем в конце 1942 г. собрались эвакуироваться и просили у мамы отпустить меня с ними. Мама не отдала, сказала, что умирать, так вместе. Но мы выжили.

Когда люди стали возвращаться в Ленинград из эвакуации, то нас снова стали расселять. Возник вопрос, какую площадь нам предоставлять, было нас 7 человек, а осталось двое. Мама просила какую угодно площадь, только с соседями. Так мы оказались на 12 кв. метрах на Бармалеевой улице.

Сестер я занесла в Книгу памяти, их звали Щеголихина Мария Андреевна и Щеголихина Анастасия Андреевна. А мамочка моя – Щеголихина Александра Николаевна».

## ИВАНОВ Юрий Андреевич



Год рождения Юрия Андреевича – 1930-й. До начала Великой Отечественной войны оставалось чуть больше десяти лет. Это десятилетие маленький Юрий провел, как и многие его ровесники: играл, учился, помогал старшим. Всегда любил ходить на водоемы, будь то озеро или река. Мечтал связать свою жизнь с морем. Но началась война.

Подросток приближал победу на трудовом фронте. С 1943 по 1945 год работал слесарем с/х машин совхоза «Овцевод» в Татарской АССР, а с 1948 по 1950 год учился в Казанском речном техникуме. Но и этого ему показалось мало. Любил учиться, пополнять свои знания. Решил поступать в вуз. Выбрал то, о чем мечтал мальчишкой, – ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова.

В 1960 году пришел на Гидрографическое предприятие и работал в Певеке инженером-гидрографом, затем занимал пост начальника лоцмейстерской партии, потом должность лоцмана КАГЭ.

В 1968 году Иванов становится капитаном т/х «Пайлот», а еще через несколько лет – главным инженером, а затем начальником Колымской гидробазы.

С 1981 по 1984 год Юрий Андреевич – помощник начальника предприятия по ОТ и ТБ в ГП ММФ, с 1984-го – старший инженер, первый помощник капитана г/с «Малыгин» на Певекской гидробазе.

В конце 80-х он уехал на Провиденскую гидробазу, заняв там должность первого помощника капитана.

С 2001 г. Юрий Андреевич трудится на Гидрографическом предприятии, зачислен на должность ведущего специалиста ППО. Он награжден медалями «Ветеран труда», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».



Валерий Иванович родился в самом начале Великой Отечественной войны 21 августа 1941 года в деревне Ардолово, что вблизи крепости Копорье Ленинградской области.

Бои за Копорье и крепость в августе 1941 года достигли наивысшего накала, поселок по несколько раз переходил из рук в руки. Когда гитлеровцы, не считаясь с потерями, ввели в бой новые войсковые части и танки, по ним дал залп из тяжелых 305-миллиметровых орудий артиллерийский форт Красная Горка (до форта от Копорья свыше 30 километров, но снаряды легли точно по цели). Гитлеровцы применили авиацию, которая бомбила расположение наших войск у Копорья, в том числе и гарнизон крепости, которая тогда сильно пострадала.

Уже в августе немцы были в Копорье, и семья с новорожденным убежала в лес, там скрывались до самых холодов в вырытых блиндажах-землянках рядом с Кумоловским аэродромом, разбомбленным немцами. Однажды не выдержали – вышли из леса, и тут же людей захватили немцы, согнали всех в с. Котлы. Погрузили в вагоны и увезли в Латвию в концлагерь.

«Освободили нас в 1943 году, – рассказывает Валерий Иванович. – Да только встретить дома нас было некому. Бабушка с одной дочерью работали на немцев, два ее старших сына и две другие дочери воевали в Красной армии, все они погибли. Дед вместе с двумя сыновьями воевали под Ленинградом, и они тоже погибли. В советское время я ездил в Латвию, туда, где был лагерь. Трудно передать, что тогда чувствовал. Столько близких мне людей унесла война».

После войны Валерий Иванович много работал, в том числе в Гидрографическом предприятии, оттуда вышел на заслуженный отдых в 2013 году.

## ИЩУК Валерий Иванович



## КАРПИЛОВСКАЯ Людмила Александровна



Коренная ленинградка Людмила Александровна родилась в 1934 году. Когда началась Великая Отечественная война, она только собиралась поступать в школу. Любила играть с подружками во дворе, гулять с родителями по родному городу. Блокада затмевает все счастливые воспоминания раннего детства. Испытания выпали на долю не только взрослых, но и детей.

Все 900 дней блокады Людмила была вместе с родителями в Ленинграде. Папа работал на кондитерской фабрике им. Микояна, где вместо конфет выпускали снаряды для фронта. Маленькая Людмила помогала маме в госпитале, расположенном рядом с Политехническим институтом, трогательно читала раненым стихи, а те плакали, вспоминали собственных детей. Ходила с мамой в Сосновку собирать лебеду и крапиву, из которых варили суп и пекли лепешки. Пища была такой скудной, что к 1943 году Людмила, как и все ее родные, превратилась в дистрофика. Поддерживали друг друга, заботились из последних сил. Война приносила только сплошные беды, погиб дядя Павел, и племянница помнит, как переживала бабушка то страшное известие.

Школу Людмила Александровна окончила в 1954 году, затем поступила на курсы на Северо-Западном аэрогеодезическом предприятии, а в 1959 году пришла на работу в ФГУП ГП. Верной родному предприятию она оставалась вплоть до ухода на пенсию в 1990 г.

Ветеран полярной гидрографии.



Юрий Петрович родился в 1929 г. Великую Отечественную войну встретил подростком. Как и многие его ровесники, мечтал сбежать на фронт. Но его фронтом стала работа с 1943 по 1945 год в Архангельском мор-пути.

Трудовую биографию Юрий Петрович начал с должности матроса. Учился морскому делу прямо в море, на судах, выполнял задания командира четко и грамотно. Так бы и продолжал ходить в море, но стал задумываться о будущем. Да и члены экипажа наставляли паренька учиться дальше.

Сначала Копытов окончил курсы штурманов малого плавания, а в 1956 году, стремясь лучше овладеть морской специальностью, пошел в Архангельское мореходное училище, выучился на судоводителя.

В Гидрографической базе Архангельска с небольшими перерывами он отработал 40 лет. Вдумчивый, высококвалифицированный специалист, отзывчивый и душевный человек.

Юрий Петрович награжден орденом «Знак Почета», медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другими наградами.

Он ветеран труда. Имеет звания «Почетный полярник», «Почетный полярник морского флота», «Заслуженный работник транспорта РФ».

## КОПЫТОВ Юрий Петрович





## ЛАУР Альберт Иванович



Альберт Иванович родился в 1937 году в Ленинграде, и всю блокаду – 900 дней голода и холода – жил с матерью в родном городе на Гатчинской улице, что на Петроградке.

Мама работала на военном заводе, и сын ходил вместе с ней, питались по карточке – как все блокадники. Он помнит усталый взгляд мамы, ее исхудавшее лицо и вечное желание чем-нибудь подкормить сына. А еще помнит радость Победы и счастье, когда сняли блокаду.

29 марта 1944 года Советское правительство приняло решение о первоочередных мероприятиях по восстановлению промышленности и городского хозяйства Ленинграда. За годы блокады фашисты разрушили и сожгли 3174 и повредили 7143 здания, уничтожив свыше 5 млн. кв. м. жилой площади. Развернулись восстановительные работы: только в 1944—1945 гг. ленинградцы ввели в строй две трети разрушенного врагом жилого фонда. Уже в 1944 г. предприятия Ленинграда получили около 1 млн. кв. м. производственных площадей. К концу войны были реставрированы здания Русского музея, Эрмитажа, Публичной библиотеки.

После снятия блокады Альберт Иванович пошел в школу и вместе с другими детьми вносил посильную лепту в восстановление города, участвовал в субботниках по расчистке улиц и их озеленению. После окончания школы поступил в ЛАУ, посвятив себя Арктике. Работал в ФГУП ГП начальником партии до выхода на пенсию.

Почетный полярник, ветеран полярной гидрографии.



Александр Павлович родился в 1927 г. Несмотря на юный возраст, с началом Великой Отечественной войны стремился встать в один строй со взрослыми.

Воевал сначала в МПВО г. Ленинграда, а с 1944 по 1946 год работал на ледоколе «В.М. Молотов». Судно было построено за год до начала войны, а в период с августа по декабрь переоборудовано во вспомогательный крейсер, на котором установили зенитное вооружение. Затем ледокол подчинялся Главному управлению Северного морского пути. Благодаря службе на этом судне Александр Павлович сумел познакомиться с Крайним Севером, ощутить и понять, что ему близко. Оказалось, ему нравилось работать в море, он полюбил Арктику с ее суровыми буднями. Решил, что должен связать с ней жизнь. Поступил в Ленинградское арктическое училище, которое успешно окончил в 1950 г.

В этом же году молодой специалист пришел на Гидрографическое предприятие и занял должность мастера. Проявлял целеустремленность и энергию, глубокие знания своего дела и огромное трудолюбие. Он нашел свое место в жизни и прикипел к нему. На предприятии, ставшем вторым домом, проработал до 2003 г., более пятидесяти лет.

Александр Павлович награжден орденом Отечественной войны II степени, медалью «За оборону Ленинграда».

Ветеран труда, заслуженный и уважаемый человек в своем коллективе.

## ЛЕБЕДЕВ Александр Павлович



## МАЦ Михаил Александрович



Михаил Александрович родился в 1927 г. в Шепетовке на Украине. Когда враг приближался к его родным местам, подросток был эвакуирован. Новым местом жительства и учебы стала Кемеровская область.

Сибирь в условиях войны являлась глубоким тылом. На территорию Кемеровской области прибыли оборудование и кадры 77 предприятий. На их базе создано 33 новых завода, центр оборонной промышленности, состоящий из 11 заводов. На площадке кемеровского комбината № 392, 1-я очередь которого введена в эксплуатацию перед войной, разместили оборудование пяти заводов.

До войны Сибирь располагала слабой военно-промышленной базой. На основе эвакуированных заводов почти заново сформировались отрасли боеприпасов и авиастроения, с нуля созданы предприятия по производству вооружения, предприятия танкостроения и электропромышленности. За счет эвакуированных предприятий значительно расширены действовавшие и созданы новые заводы черной и цветной металлургии, тяжелого и среднего машиностроения, станкостроения, инструментальной промышленности.

Михаил окончил ремесленное училище, поступил работать на завод. Заводская жизнь рано сделала самостоятельным. Приходилось заботиться не только о себе, но и о близких.

В 1948 г. Михаил Александрович окончил ЛАУ и был направлен на Тиксинскую гидробазу.

С 1953 г. Мац трудился на Гидрографическом предприятии, где быстро продвинулся по служебной лестнице от начальника группы до начальника отряда. Всегда стремился повысить свой профессиональный и образовательный уровень, расширить кругозор. В 1960 г. успешно окончил ЛВИМУ им. адм. С.О. Макарова.

Михаил Александрович – почетный работник морского флота, заслуженный работник транспорта РФ, почетный поляжник. Ветеран труда.



Юрий Федорович родился в 1928 г. в Архангельске. В родном городе окончил пять классов средней школы. Это событие совпало с началом нападения на СССР фашистской Германии. Всю войну помогал взрослым приближать победу в тылу, а с 1945 года пошел работать токарем в судоремонтные мастерские 1036 в Архангельске.

Затем в течение трех лет был матросом, а в 1949 году Юрия Федоровича призвали в армию. Служил в Германии до 1952 года, затем, вернувшись на родину, пришел на Архангельскую гидробазу, где работал мотористом.

Учился в Архангельском областном УМРС.

Все последующие годы трудовой биографии Мехреньгина связаны с Архангельской гидробазой. Однажды он ушел на другое предприятие, но уже через год вернулся, чтобы больше не расставаться с базой до самой пенсии. Его родное предприятие – это целый комплекс из гидрографических судов, ремонтно-механических мастерских, складских помещений. Жизнь кипела, велись гидрографические и лоцмейстерские работы, суда ходили в море. Он всегда хотел быть причастным к этим событиям.

Больше 40 лет работал здесь мотористом, четвертым, третьим, вторым механиком.

Юрий Федорович – почетный полярник и ветеран труда.

## МЕХРЕНЬГИН Юрий Федорович



## МОСКВИНА Клавдия Ивановна



Клавдия Ивановна родилась в 1927 г. в пос. 3-е Парголово Парголовского района Ленинградской области. В 1935 г. поступила в неполную среднюю школу. Учебу прервала Великая Отечественная война.

Во все времена нет большего горя, чем страдающий ребенок. Блокадные дети – особая тема. Рано повзрослевшие, не по-детски серьезные и мудрые они изо всех своих сил наравне со взрослыми приближали победу. Дети-герои, каждая судьба которых – горький отзвук тех страшных дней.

Эвакуироваться удалось далеко не всем; когда начались систематические обстрелы, а начались они сразу же, в сентябре, пути для эвакуации были уже отрезаны. На город обрушился страшный голод. Обесценились деньги и драгоценности. Эвакуация началась осенью 1941 года, но лишь в январе 1942-го появилась возможность вывезти большое количество людей, в основном женщин и детей, через Дорогу жизни. В булочные, где выдавался ежедневный паек, были огромные очереди. Помимо голода блокадный Ленинград атаковали и другие бедствия: очень морозные зимы, порой столбик термометра опускался до минус 40 градусов.

В блокаду девушка жила в Ленинграде, чудом выжила, страдая от голода. Год работала в совхозе Парголово.

Десятилетку Клавдия Ивановна окончила в 1946 г., профессию выбирала долго, пока не остановилась на самой мирной, как ей казалось, области. Поступила в Ленинградский государственный университет им. Жданова и в 1951 г. окончила его по специальности «астрономия».

В ГП ММФ работала с 1951 по 1985 год инженером-геодезистом. За это время зарекомендовала себя только с положительной стороны, была всегда внимательна и отзывчива к окружающим. Пользовалась заслуженным авторитетом.





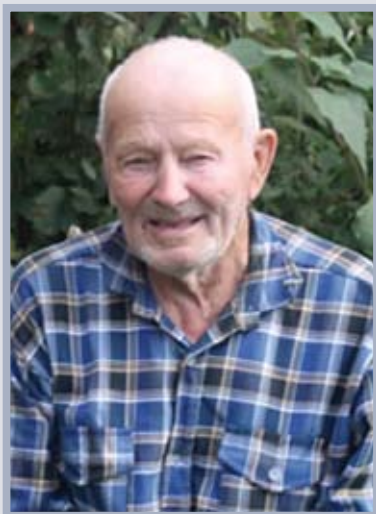
# ЗА РОДИНУ!

„Люба Родина больше жизни“ — вот боевой лозунг героического краснофлотца.

Море, молодой командир Стасик Ермоленко впервые задану — стойко защищать рубим. Восток раз выдалась явным в атаку на отделение Ермоленко и восток раз закладывались в своей крови. Отбоя атаки, моряки сами бросались на врага.

Против одного краснофлотца было 10—12 фашистов. Ермоленко окружил более 20 минут. Две брошенные им гранаты легли точно в цель, уничтожив до 10 минут. Семь часов отстояли свой рубим доблестные краснофлотцы. Они истребили более двести минут, не отступили и не сдали своих позиций врагу.

## МОЧАЛОВ Павел Андреевич



Павлу Андреевичу 90 лет. Он – участник Великой Отечественной войны. Дома у ветерана в тканевом мешочке хранятся награды: орден Отечественной войны II степени, медали «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Японией» и многочисленные медали в честь юбилейных дат, среди которых и редкий экземпляр – медаль Жукова, выпущенная в ознаменование столетия со дня рождения великого полководца.

Многое повидал Павел Андреевич за годы войны. Но скуп его рассказ – в девяносто лет непросто напрягать память, возвращаться в те времена, когда был здоров, полон сил и устремлений.

– Родом я из деревни Клемушино, – вспоминает Мочалов, – что в двух километрах от пятого шлюза. Родители – простые колхозники, воспитали двоих детей, я у них старший сын. Когда началась война, я окончил девятый класс в Волокославинской школе. Помню, председатель сельсовета срочно собрал всех жителей деревни и объявил страшную новость. Отец мой, Андрей Павлович, уже был в преклонном возрасте, потому его призвали не в армию, а на оборонные работы в Вытегру. Нас, ребят, послали в Горичи рыть противотанковые рвы, блиндажи, окопы. Там работали сотни мужчин и женщин. Я трудился со своим другом Александром Кокориным месяца три, а потом нас отправили на лесозаготовки.

В 1942 году был призван служить на Северный флот в Мурманск, где из новобранцев сформировали команду, в составе которой я попал на Соловки. С осени и до конца года нас учили на торпедистов-минеров, а потом отправили к станции Кола и распределили по катерам. Ходили на задания. Наша задача состояла в уничтожении проходящих не-



мецких судов. Охотились за ними по ночам, так как днем могли попасть под обстрел вражеских штурмовиков. Так и дослужил до конца войны. Весть о победе над Германией застала в Росте – это небольшой военный городок под Мурманском.

Месяца не прошло, как нас посадили в вагоны и повезли до Владивостока. Было известно, что нам предстоит служить на большом крейсере, который обещан американцами. Ехали почти месяц. В конце пути пересели на торговые суда и на них дошли до Аляски. Там вместо ожидаемого крейсера получили с десяток фрегатов среднего класса. Распределились по ним, прошли обучение, и наша команда на одном из пяти судов отправилась к месту назначения – в Порт-Артур.

Служил там до 1950 года. Ходил по Желтому морю в дозоре вдоль границ Китая. В этой стране как раз шла война между вооруженными силами КПК и Гоминдановской армией. Мы в конфликт не вмешивались. В Порт-Артуре я и дождался демобилизации. В общей сложности отслужил на флоте восемь лет – четыре на севере и четыре на востоке страны.

Возвращался домой на поезде из Владивостока суток десять. Встретили меня мама и сестра, отца уже не было в живых. Мама по-прежнему работала в колхозе, сестра оканчивала школу. Время было голодное, жили тяжело. Чтобы поддержать родных, попросился на работу охранни-

ком на шлюз. Там хоть хлеба давали по буханке, да и другие продукты. В охране и года не проработал – сократили, поэтому пошел на пропуск судов. На этом месте дослужил до самой пенсии. На работу ходил пешком из родной деревни, потом здесь, у шлюза, купил старенький домишко. Женился. Вырастили с супругой двоих детей...

Вот такой незатейливый рассказ получился у ветерана войны Павла Андреевича Мочалова, вся трудовая биография которого связана со шлюзом № 5. Но не только в этом сказалось постоянство его характера. Жены Нины Андреевны уже давно не стало, а места ее так никто и не занял в жизни ветерана. И это притом что он не имеет вредных привычек, предельно скромный, выдержанный, очень порядочный человек, как сказали о нем в администрации поселения.

– Пожалуй, служба на морфлоте – это был у меня самый интересный период, – рассуждает ветеран, оглядываясь на пройденный жизненный путь. – Много повидал и испытал тогда, прошел много морей и даже Тихий океан. И с командой жили дружно, как одна семья. Старшина оказался родом вологодский, из Вытегры, относился к нам как брат.

Перед глазами всегда были простор, вода, суда проходили мимо. Прикипел душой к этому. И дальнейшую судьбу связал с водой. И мой сын Василий, который сейчас на пенсии, раньше тоже с водой был связан – работал водолазом.



## НОСОВА Галина Борисовна



Галина Борисовна родилась в Ленинграде. Когда началась Великая Отечественная война и немецко-фашистские войска подступили к родному городу, ей было двенадцать лет. Детей стали эвакуировать, но она отказалась и осталась в осажденном городе, где ей, как и другим блокадникам, пришлось в полной мере испытать голод и холод, обстрелы и бомбежки.

Вместе со своими сверстниками она дежурила на крышах домов и тушила немецкие зажигательные бомбы, по дороге в школу проходила мимо замерзших насмерть людей, которых некому было убирать, а в школе плохо понимала, что говорит учитель, теряя сознание от голода. Трудности закаляли, вырабатывался характер человека, способного преодолевать любые испытания.

В конце войны Галина Борисовна поступила в Ленинградское речное училище, по окончании которого в 1948 году была направлена на работу в Печорское бассейновое управление пути. Работала техником русловой партии, начальником выправительной партии, диспетчером-оператором.

В 1959 году была назначена старшим техником, а в 1963 году стала первой в Печорском бассейне женщиной – начальником русловой изыскательской партии. В этой должности она проработала более 30 лет до выхода на пенсию в 1994 году.

На протяжении многих лет ее партия была лучшей среди десятка других в Печорском бассейне. Она принимала подчас неподготовленных людей – от выпускников школы до лиц, освободившихся из мест заключения, и готовила из них настоящих специалистов.

Была требовательным и справедливым начальником, не прощающим нарушений трудовой дисциплины, но всегда встающим на защиту работников, если нарушались их законные права.

Галина Борисовна пользовалась заслуженным уважением среди работников управления, а работники партии считали ее безусловным авторитетом.

Она воспитала целую плеяду изыскателей, многие из которых стали также начальниками русловых партий и приняли эстафету добра и профессионализма, переданную им настоящим человеком и специалистом.

Галина Борисовна награждена многими медалями, ей присвоено звание «Почетный работник речного флота», а ее имя занесено в Книгу почета Печорского бассейнового управления пути.



Валентина Алексеевна родилась в 1922 году в с. Язово Псковской области. В 1924 г. переехала в Ленинград. К началу войны ей исполнился 21 год.

Из воспоминаний Валентины Алексеевны: «В 1942 г. мы вместе с мамой собирались эвакуироваться из Ленинграда. Когда пришли за документами, маме выдали направление в Кемеровскую область, а меня мобилизовали в ряды местной противовоздушной обороны Ленинграда.

Самое страшное воспоминание тех военных лет, это когда пятитонная бомба упала на баню. Груда развалин вперемешку с телами стоит перед глазами по сей день. Мы разбирали завалы, доставали живых и мертвых.

В каждом районе был свой женский батальон, где нас обучали разминированию и действиям в случае химической войны.

Кроме дежурств на крышах занималась заготовкой дров, ликвидацией пожаров, возникших в результате бомбардировок зажигательными смесями. А еще я принимала участие в ансамбле гуслей, мы выступали на передовых и в госпиталях.

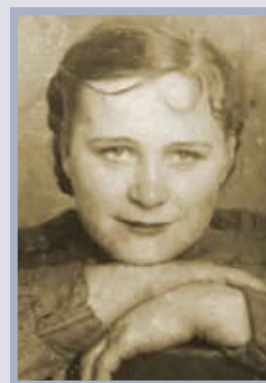
В семье нас было трое. Младший брат Анатолий Алексеевич Дмитриев ушел на фронт, отказавшись от брони. Погиб в 1944 году, похоронен в Эстонии. Старший брат Александр Алексеевич Дмитриев прослужил всю войну на Черноморском флоте на эсминце «Сообразительный».

После окончания войны я была демобилизована, но практически сразу была отправлена на восстановление Зимнего дворца, где я проработала около года».

С 1946 по 1983 год Валентина Алексеевна трудилась на Гидрографическом предприятии техником-картографом, старшим техником.

Орлова награждена орденом Отечественной войны II степени, медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», занесена в Книгу почета ГП ММФ.

## ОРЛОВА Валентина Алексеевна



## ПАВЛОВ Павел Александрович



Павел Александрович родился в 1926 г. С началом Великой Отечественной войны рвался на фронт, но попал на войну только в 1943 году.

Воевал на Карельском фронте, войска которого уже в августе – сентябре 1941 года остановили врага, предпринимавшего попытки завладения Заполярьем, и вынудили его перейти к обороне.

С сентября 1941 года по июнь 1944 года войска фронта держали оборону по линии: река Западная Лица (60 километров от Мурманска), Ухта, Повенец, Онежское озеро, река Свирь. Во второй половине 1944 года войска фронта при поддержке Ладужской и Онежской военных флотилий провели Свирско-Петрозаводскую операцию, а при поддержке Северного флота — Петсамо-Киркенесскую операцию. 15 ноября 1944 года, после выхода Финляндии из Второй мировой войны, фронт был расформирован.

Павел Александрович уже в конце войны был направлен в Германию, где служил в автотранспортной конторе водителем. Характеристики тех лет говорят о нем как о дисциплинированном, трудолюбивом и смелом воине.

Демобилизовался Павлов лишь в 1948 году, вернулся домой.

С 1955 года работал на гидробазе, общий трудовой стаж его на этом предприятии 32 года.

Павел Александрович награжден многочисленными наградами. Среди них медали «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другие.

Почетный работник ММФ, ветеран труда.



Тамара Анатольевна родилась в 1924 г. В 1941 году окончила среднюю школу и в начале Великой Отечественной войны эвакуировалась в г. Кашино. Была направлена в партизанский отряд.

Познала все трудности жизни в лесу и опасности работы в тылу врага. Не раз отправлялась на задание, связанное с проведением разведки, диверсионными операциями, уничтожением вражеской техники и войск. Отчетливо понимала, насколько важны добываемые сведения с территории, занятой врагом: полученные данные отправлялись за линию фронта для использования командованием нашей армии. Выработывала характер, стараясь выполнять задания наравне с мужчинами. Отличалась смелостью, находчивостью и оптимизмом.

После освобождения Новоржевского района работала в райкоме комсомола, затем в райкоме партии. В 1945 г. приехала в Ленинград.

С 1950 по 1976 год Тамара Анатольевна работала на Гидрографическом предприятии, причем из двадцати шести лет двадцать отдала Арктике. Трудилась в Певекской ЛГЭ, на Диксонской и Колымской гидробазах. Пригодились фронтовая выучка, умение бороться с трудностями и выживать в любых условиях, решительность и мудрость.

Петрова награждена орденом Отечественной войны I степени, медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другими наградами.

## ПЕТРОВА Тамара Анатольевна



## ТЕСЛИНА Нонна Ивановна



Нонна Ивановна родилась в 1936 году в Ленинграде. И хотя она была еще ребенком, помнит страшные дни. Тогда они жили на улице Коммуны на окраине Ленинграда, дом был деревянный, и его разрушили на дрова.

Переехали на Охту. Мама Нонны от эвакуации отказалась и работала на оборонном заводе «Краснознаменец», где делала снаряды. Можно представить, что чувствовала женщина, когда уходила на предприятие и оставляла дочку одну. Пока мама трудилась, маленькая Нонна стояла у окна и ждала ее. Голод, холод – все это было и в ее жизни. Закончилось топливо и замёрзли водопроводные трубы — город остался без света и питьевой воды. Ещё одной бедой для осаждённого города в первую блокадную зиму стали крысы. Они не только уничтожали запасы еды, но и разносили всевозможные инфекции. Люди умирали, и их не успевали хоронить, трупы лежали прямо на улицах. Но город победил!

В 1944 году Нонна пошла в школу. Как очень многие дети блокадного Ленинграда, она была не по возрасту мудрой и терпеливой. После окончания школы поступила на курсы на Северо-Западном аэрогеодезическом предприятии.

Пришла в ФГУП ГП, с 1956 г. работала в Диксонской гидрографической базе, а с 1983 по 1991 год – инспектором отдела кадров ФГУП ГП. Пользовалась авторитетом и уважением коллег, всегда готова была помочь молодым сотрудникам.

Ветеран труда.



Василий Максимович родился в 1932 году. Основная трудовая деятельность Василия Максимовича прошла в Мурманском траловом флоте, где за 40 лет он прошел путь от матроса до капитана дальнего плавания.

В те годы Мурманский траловый флот пополнялся крупными судами, имеющими возможность выхода в Северную Атлантику. К 1970 году рыбаки освоили районы промысла во всей Атлантике: шельфы Венесуэлы, Гвинеи, Бразилии, Уругвая, банки Гамильтон, Джоржес у Северной Америки, Лабрадор, юго-запад Африки, арктические воды. В 1975 году МТФ награжден орденом Октябрьской Революции, а число его работников на 1 января 1976 года составило 17 709 человек.

С апреля 1997 года по 10 июля 2008 года Цымбалюк работал в федеральном государственном учреждении «Администрация морского порта Мурманск» капитаном-координатором морского спасательно-координационного центра.

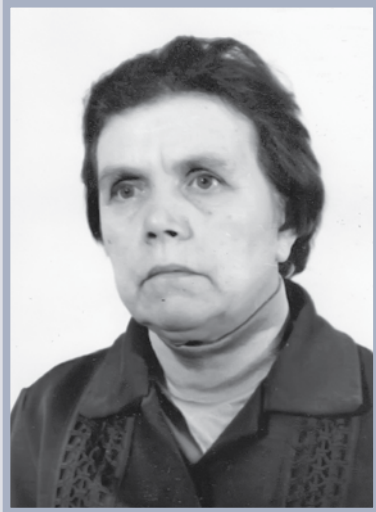
За это время коллектив узнал Василия Максимовича как ответственного и грамотного специалиста. Он умело координировал действия организаций при проведении поисково-спасательных операций, квалифицированно решал производственные вопросы, принимал прямое участие в подготовке и проведении ежегодных российско-норвежских учений «Баренц» по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море.

За многолетний добросовестный труд Василий Максимович награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту» и другими наградами.

## ЦЫМБАЛЮК Василий Максимович



## ЧЕПЕЛЮК Александра Дмитриевна



Александра Дмитриевна с рождения жила в Горьковской области в Краснобаковском районе в деревне Наумово. Когда началась война, ей не было семнадцати лет.

«Забрали осенью 1941 года и повезли под Москву окопы рыть. Так всю зиму на окопах и проработала, – вспоминает она. – По весне приехала домой, и отправили лес пилить. Пилили строевой лес, заготавливали дрова, тогда ведь и паровозы ходили на дровах, и заводы на дровах работали. Норма на одного человека – напилить 3 куб. метра леса в день, ее выполняли обязательно. Если не сделаешь, давали в день 400 г хлеба, а выполнишь – 600 г».

Вскоре перевели на новую делянку. Довезли до какой-то деревушки. Зима, мороз. Основная масса лесозаготовителей, как и Чепелюк, – молодые еще девчата. Определили на постой в деревенские избы. Картошку, которую они привезли с собой, в снях оставили, но за дорогу она вся мерзлая стала. Вечером после работы кожуру с мерзлых картошин снимали и ставили в чугушке варить. Эта мерзлая картошка, сваренная без соли, без каких-либо приправ, уж очень вкусной казалась!

«Обедали в лесу. Получали паек, хлебушек под фуфайкой согревали на груди, потом на костре немножко поджаривали – вот и вся еда. А кусочек еще и на ужин оставляли. Домой за продуктами ездили через дней десять. Шли на станцию, а там поезда: одни товарные вагоны или санитарные составы, никто везти не хочет, да и негде везти. Вот и просили машиниста, чтобы подвез. Сжалится, посадит к себе в паровоз, в угольник (это место, где дрова и уголь были сложены). Всю дорогу ехали, да дрова к топке кидали. А случалось, что и пешком шли по 30 км. Так все 4 года войны и проработала я на лесозаготовках в Горьковской области».

После войны Александра Дмитриевна выучилась в районной колхозной школе по специальности «техник-животновод», пошла работать в колхоз. «Бедно после войны в колхозе было. Денег не получали. Жили впроголодь. Работала я животноводом на овцеферме, а в 1950 году назначили заведующей».

В 1978 году она переехала к брату в поселок Путеец Республики Коми. Сразу же пошла работать: сначала санитаркой в местной больнице, потом завхозом в детском саду «Снегурочка». Вскоре устроилась матросом на земмашину, а через два года, в возрасте 60 лет, вернулась в детский сад сторожем-дворником. Уволилась на заслуженный отдых в 1989 году.

Александра Дмитриевна – труженик тыла, неоднократно награждалась почетными грамотами и поощрялась денежными премиями, за достигнутые высокие показатели в социалистическом соревновании ее имя занесено в Книгу почета Верхне-Печорского техучастка.



Василий Дмитриевич родился в деревне Уег Усть-Цилемского района Коми АССР в многодетной семье речников. Его отец был обстановочным старшиной, один брат работал путевым мастером, другие работали в Печорском речном пароходстве.

Трудовую деятельность он начал в одиннадцатилетнем возрасте гребцом обстановочного старшины. Проработав в этой должности с 1940 по 1947 год, поступил в Печорский речной техникум, который окончил с отличием в 1951 году. Вчерашний выпускник был назначен первым помощником капитана парохода «Лев Толстой», а после закрытия навигации поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта.

Завершив учебу в вузе, работал старшим техником и прорабом путевых работ, а в 1963 г. был переведен на работу в Печорское бассейновое управление пути старшим инженером службы пути, где трудился до ухода на пенсию в 1991 г.

За ним был закреплён важнейший вид путевых работ – содержание судоходной обстановки на реках Печорского бассейна. Он принимал самое непосредственное участие в совершенствовании методов обслуживания, повышении качества и надежности действия судоходной обстановки.

Если раньше основными знаками обстановки на реке были плавучие, обслуживаемые обстановочными постами, то после разработки службой пути с участием Чипсанова новой схемы обслуживания основными стали более надежные береговые знаки. Это позволило значительно сократить количество плавучих знаков и внедрить вместо постового бригадный метод обслуживания судоходной обстановки.

В период работы Василия Дмитриевича в службе пути широко внедряется освещаемая судоходная обстановка, оснащенная автоматами гашения и зажигания огней, что значительно упростило обслуживание. В результате уже к 1975 г. число обстановочных работников в бассейне сократилось вдвое, с 458 до 232 человек.

Василий Дмитриевич проводил большую работу с путевыми мастерами по внедрению новых методов труда, лично участвовал в проводке судов Печорского речного пароходства в ледовых условиях и по малым рекам и пользовался заслуженным авторитетом профессионала-путейца среди речников Печорского бассейна.

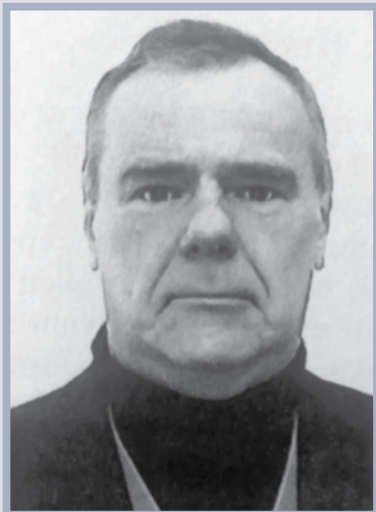
За большой вклад в дело развития водных путей Печорского бассейна Василий Дмитриевич награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту». Ему присвоено звание «Почетный работник речного флота».

## ЧИПСАНОВ Василий Дмитриевич





## ШИРОКОВ Святослав Егорович



Святослав Егорович родился в феврале 1941 года в г. Луга Ленинградской области, их дом разбомбили, и семья чудом осталась жива.

Отца призвали в Красную армию, и вдвоем с мамой маленький Святослав переехал в Ленинград к матери отца, своей бабушке. Добирался на попутках, и опять судьба их сохранила. Доехали. И попали в блокаду.

Всю войну жили на Васильевском острове на 2-й линии. Мама работала на табачной фабрике им. Урицкого, а дедушка – капитаном буксира, водил баржи по Ладожскому озеру.

Славу определили в ясли, а затем в детский сад от фабрики. Это помогло справиться с голодом блокадных дней, хотя Широков не слишком хорошо помнит то время. А вот салют на Неве с военного корабля в памяти остался навсегда. Как в стихах поэта О.Александрова:

Гром пушек, но это уже не обстрел –

Победный салют над Невой ледяною!

Блокаде конец! Но какую цену,

Какие страдания народ претерпел!

Кричать что-то громкое не было сил.

И слышно в затишье от гула орудий,

Как плачут, смеясь, измождённые люди,

Как стонет позёмка у братских могил.

Школу Святослав Егорович окончил в 1959 году, отслужил на Северном флоте, а, вернувшись из армии, поступил в ЛВИМУ им. адмирала С.О. Макарова.

После окончания вуза десять лет трудился на Диксонской гидробазе, а затем перешел в ФГУП ГП, где работает до сих пор.





**ОТСТОИМ  
ВОЛГУ-МАТУШКУ!**



## На Южном направлении

### Азовская флотилия

**В** августе 1941 года была успешно проведена операция по перегону из Херсонского порта (в устье Днепра) в Ростовский порт каравана речных судов в составе 30 буксиров, катеров и барж. В дальнейшем эти суда использовались для военно-транспортных перевозок по Дону.

Тяжелой и трагической по последствиям выдалась в Приазовье и на Дону осень сорок первого года. 8 октября гитлеровцами был захвачен Мариуполь. При обеспечении эвакуации предприятий города и судов Азовского пароходства, находившихся в порту, погиб начальник Азовского пароходства Н.А. Жуков. В момент гибели он находился на одном из судов. Взрывной волной Н.А. Жукова выбросило за борт. Талантливый руководитель, проработавший в должности начальника пароходства четыре года, погиб в водах того самого моря, которое защищал от врага.

Уже к середине октября фашистская танковая армия Клейста вышла в район Таганрога. Стало ясно, что город не удержать. Чтобы обеспечить эвакуацию защитников Таганрога и его жителей, Военный совет Южного фронта направил сюда канонерские лодки Донского отряда под командованием контр-адмирала С.Ф. Белоусова и группу катеров водного заграждения, которой командовал старший политрук В.П. Никитин. Слабо оснащенные суда Донского отряда тем не менее помогли в целом успешно завершить эвакуацию таганрогских предприятий, имевших большое оборонное значение. Пароходы с этими грузами и с эвакуировавшимся населением взяли курс на Ейск. Канонерские лодки огнем своих орудий поддерживали защитников Таганрога, а сторожевые катера с пулеметами сопровождали транспортные суда.

Особенно большую роль в этот период сыграли канонерские лодки «Ростов-Дон» и «Кренкель», занявшие наиболее выгодное положение вблизи входа в порт. Когда 17 октября фашисты ворвались в город, было принято решение экстренно эвакуировать последних защитников Таганрога. Вместе с ними на борт канонерской лодки «Кренкель» были доставлены находившиеся на передовой руководители Таганрогского горкома ВКП(б) и горисполкома. Однако

фашисты, сумевшие к этому времени установить свои орудия на высоком берегу прямо над портом, открыли яростный огонь по судам, не успевшим уйти в море. От вражеского снаряда канонерская лодка «Кренкель» раскололась пополам и вскоре затонула, погибли многие находившиеся на ней военнослужащие и руководители города. Была повреждена и канонерская лодка «Ростов-Дон», однако она продолжала держаться на плаву. Поскольку каждое такое судно было крайне важно для обороны Ростова, ночью к терпящей бедствие лодке подошел буксир «Ока» и сумел аккуратно вывести ее в Ростов. При этом с ее борта сняли и доставили в госпитали раненых, в числе которых был и командир Донского отряда С.Ф. Белоусов. На канонерской лодке «Ростов-Дон» находился также запас наличных денег из Таганрогского отделения Госбанка. Все эти ценности были спасены. Моряки с канонерской лодки «Ростов-Дон», которые пали смертью храбрых во время этой героической операции, были похоронены в историческом месте – Моностырском Яру, между станицами Старочеркасской и Аксайской, рядом с могилами казаков – героев Азовского осажденного сидения и красных воинов Гражданской войны. В дальнейшем, в 1974 году, здесь был открыт мемориал.

Спасательные работы на судне «Ростов-Дон» проводились под руководством талантливого журналиста Цезаря Куникова. Не будучи профессиональным военным, он умело организовывал сложные военные операции, проявляя при этом недюжинную отвагу. Уже после успешной операции по спасению канонерской лодки «Ростов-Дон», 26 октября, отряд под руководством Куникова совершил дерзкую вылазку: в ночной мгле советские воины на малых катерах проникли в Мертвый Донец и высадились у станции Синявская, где завязался бой с гитлеровцами. Фашисты совершенно не ожидали высадки десанта с реки, считавшейся несудоходной, они не смогли оказать существенного сопротивления. В бою было уничтожено около 200 фашистов, а наши потери оказались минимальными. Сегодня об этом напоминает обелиск на трассе Ростов – Таганрог, установленный на месте боя.

Поскольку задачи, стоявшие перед Азовской военной флотилией, значительно усложнились, в октябре было



принято решение об укреплении ее командования. Новым командующим стал контр-адмирал С.Г. Горшков – впоследствии крупный военачальник, Главнокомандующий Военно-Морским флотом, заместитель министра обороны СССР, адмирал флота Советского Союза, дважды Герой Советского Союза.

После захвата фашистами Мариуполя и Таганрога корабли Азовской флотилии перебазировались в Ейск и в станицу Приморско-Ахтарскую, где были в срочном порядке организованы военные судоремонтные предприятия. Позже суда флотилии принимали участие в Керченско-Феодосийской десантной операции 1941-1942 гг., в эвакуации наших войск из Крыма летом 1942 года, в обороне Таманского полуострова.

5 сентября 1942 года в связи с изменением стратегической ситуации корабли Азовской флотилии были включены в состав Новороссийского оборонительного района и активно участвовали в знаменитых десантах на Малую землю. Именно там героически погиб майор Цезарь Львович Куников, случилось это 14 февраля 1943 года, в день освобождения Ростова-на-Дону от фашистов. За боевые подвиги Цезарь Куников был удостоен звания Героя Советского Союза.

Осенью 1941 года фашисты упорно стремились все дальше на восток. Ближайшей их целью был Ростов-на-Дону – «Ворота Кавказа», как образно называл город гитлеровский министр пропаганды Геббельс. (Выражение это, хотя и принадлежало врагу, оказалось очень удачным и быстро вошло в наш лексикон.) Была развернута эвакуация наиболее важных предприятий и населения города на восток и юг страны. Частичной эвакуации подверглись и судоремонтные заводы. Так, часть оборудования и большая группа рабочих и служащих завода «Красный Дон» были вывезены водным путем по Дону в Калач, а затем по железной дороге – в Омск. Завод «Красный моряк», как и чуть раньше Таганрогский судоремонтный завод, оказался в туркменском городе-порту Красноводске, на берегу Каспия. В то же время в Ростове были оставлены как часть оборудования, так и многие рабочие, выполнявшие срочные фронтовые заказы.

Зима в тот год выдалась ранняя, и к середине ноября Дон уже покрылся довольно толстым слоем льда. Было решено для ускорения эвакуации в срочном порядке организовать еще одну ледовую пешеходную переправу возле Кировского спуска. Для обеспечения большей безопасности переправы рабочие находящегося рядом завода «Красный Дон» под руководством своего директора П.И. Кондакова 18 ноября 1941 года менее чем за сутки героическими усилиями изготовили и проложили по льду деревянный настил длиной около 750 метров (Дон в этом месте очень широкий) и шириной порядка 5 метров. Пешеходы сразу же начали направляться именно на эту переправу, да и некоторые легковые автомашины тоже, хотя и с риском, пересекали Дон по ледовой дороге.

Переправу в Аксайской защищали подошедшие туда канонерские лодки «Октябрь» и «Серафимович». Они обеспечивали противовоздушную оборону мостов.

Чтобы быстрее завершить переправу эвакуируемого населения, а затем и воинов – защитников города на левый берег, пробив себе дорогу по льду, к 29-й линии подошли небольшие пароходы «Ока» (капитан И.Д. Любимов) и «Саламандра» (капитан И.Ф. Ардынцев), три катера и две баржи. Эти практически беззащитные суда совершали рейс за рейсом. Днем и ночью шла переброска военной техники, грузов и личного состава. 21 ноября фашисты вступили в город, но переправа продолжала работать для последних защитников города.

Только 23 ноября к донскому берегу прорвались фашистские танки и огнем своих орудий потопили небольшие речные суденышки. Но даже это не смогло полностью остановить работу переправы. Спасшиеся речники по ночам продолжали перевозить укрывшихся красноармейцев на





лодках. Поскольку левый берег оставался под контролем советских войск, там быстро был сформирован мощный военный «кулак», с помощью которого фашистов, не успевших еще освоиться в оккупированном ими городе, в считанные дни вышибли из Ростова на рубеж, находящийся примерно на полпути от Ростова до Таганрога.

**П**ервая оккупация Ростова-на-Дону оказалась короткой – с 21 по 29 ноября 1941 года, при этом Азов захвачен фашистами не был. Серьезнейший контрудар советских войск оказался весьма успешным – Ростов-на-Дону стал первым крупным городом и областным центром, отбитым у врага. В те ноябрьские дни военные моряки отдельного Донского отряда активно помогали советским войскам, готовившимся отбить Ростов у фашистов. После первого освобождения Ростова корабли Донского отряда и приданные ему катера отрядов водного заграждения стали на зимнюю стоянку и ремонт в Ростовском порту. Небольшие суда, которые могли пройти под временными мостами, были направлены на ремонт и дооснащение в Азовский порт.

За неделю пребывания в Ростове фашисты не успели причинить ему (кроме привокзального района, а также отдельных зданий в других частях города) серьезных разрушений. Большинство предприятий, в том числе и судоремонтные заводы, довольно быстро смогли приступить к работе и начать выполнение срочных военных заказов.

В то же время в результате разрушения главного железнодорожного моста его конструкции упали в Дон, перекрыв водный путь. Ростовский порт оказался разделенным на две, не связанные друг с другом, части. Восстановленный временный Литерный железнодорожный мост позволял проходить под ним только небольшим речным судам.

Чтобы обеспечить водную связь Ростова с Азовом, Ейском и другими городами Приазовья, не захваченными врагом, пришлось в срочном порядке отремонтировать старые причалы цементного завода «Союз» и завода «Советит» на правом берегу Дона (в поселке Верхнегниловском). Использовались также причалы небольшого судостроительного завода в поселке Нижнегниловском (до войны он выпускал деревянные рыболовецкие суда). А причалы завода «Красный моряк» удачно подошли для отстоя и ремонта судов Азовской военной флотилии, эвакуировавшихся из Таганрога. Часть судов ремонтировали и на Азовской судовой верфи. Это небольшое предприятие выполняло и другие военные заказы, выпуская понтонные переправы, аэросани и даже макеты ложных аэродромов.

Что касается судоремонтных предприятий, находящихся на берегу Дона выше железнодорожного моста, то у их причалов ремонтировались небольшие речные суда и катера. Кроме того, «Красный Дон» выполнял ответственный заказ по выпуску и ремонту понтонных переправ.

В первые месяцы 1942 года ситуация на фронте относительно стабилизировалась. И хотя фашисты по-прежнему находились в Таганроге, а линия фронта пролегла примерно на середине пути между Ростовом и Таганрогом, то есть в 35-40 километрах от областного центра, панических настроений в городе не было. Наоборот, уверенности ростовчанам прибавляло то, что в Ростове работали школы и даже Дворец пионеров, действовал городской электрический транспорт, включая троллейбус, а некоторые ранее эвакуированные заводы стали возвращаться в родной город. Почти не было и бомбежек. Все это несколько расхолаживало горожан, уже решивших, что уж теперь-то фашистов точно вот-вот погонят на запад.

Удивительно, но именно в этот период в Ростове открылось даже





новое учебное заведение – техникум речного транспорта. Необходимость в нем объяснялась тем, что Ростовский морской техникум, в котором имелось в предвоенные годы речное отделение, был эвакуирован в Батуми, а затем на Каспий. Речному транспорту требовались, однако, новые кадры, а взять их было неоткуда. Решили готовить специалистов по ускоренной программе собственными силами. Вот и получилось, что в промежутке между оккупациями, весной 1942 года, Ростов неожиданно получил еще один техникум. К сожалению, долго учиться в нем ребятам не пришлось...

После нескольких месяцев военной передышки ситуация весной стала меняться не в пользу Красной армии. Враг наступал со стороны Харькова и Донбасса. Пришлось возобновить эвакуацию предприятий. И речники снова оказались на переднем крае. Кстати, гражданские речники в то время не подлежали призыву в армию – они и так считались на военном положении.

В этот период для обеспечения эвакуации особенно много пришлось потрудиться речникам Верхнего и Среднего Дона. Переправы действовали у Лисок, Вешенской, Калача. На восток переправлялись эвакуированные, а на запад – подкрепление и боеприпасы для наших войск. Все это перевозили небольшие речные суда Дону-Кубанского пароходства. Особенно трудная работа была у речников Калача. Речные буксиры «Донец» и «Первое мая» перевозили грузы через Дон к железнодорожной станции. Нередко переправа подвергалась бомбежкам, но не прекращала работы. Капитан «Донца» М.Я. Князев подчас сутками не уходил с капитанского мостика.

**К**огда осложнилась ситуация в районе Воронежа, понадобилось организовать доставку туда свежих подкреплений, прибывающих из восточных районов страны. Это задание было поручено уже проверенному в самых трудных ситуациях капитану М.Я. Князеву, который на своем судне «Донец» прошел вверх по Дону и организовал четко действующую переправу у станции Галиевской (вблизи Богучара). У пристани Белогорье – неподалеку от города Павловска – переправляли войска другие суда: «Чекист», «Перекат» и «В. Чапаев». Лишь когда фашистские танки вышли на берег и открыли по переправе яростный огонь, донские речники затопили свои суда и в пешем строю отошли с частями Красной армии к Калачу.

Многоопытный же капитан Князев сумел-таки прорваться обратно к Калачу на своем «Донце». И тут работа, конечно же, нашлась: понтонный мост уже был разбит,

переправа осуществлялась только речными пароходиками. «Донец» немедленно подключился к переброске техники и оборудования на железнодорожную станцию. Сюда же доставляли раненых, эвакуируемых на восток. В условиях постоянных бомбежек, ежеминутно подвергая свою жизнь смертельной опасности, речники вывозили все, что было необходимо. По свидетельству бывшего министра речного флота СССР З.А. Шашкова (автора известной книги «Речники в боях за Родину»), когда фронт подошел вплотную к Калачу, на пристани уже не осталось никаких грузов. Все, что было, успели эвакуировать. Только после этого капитаны получили разрешение затопить свои суда и уходить в сторону Сталинграда в пешем строю. Однако команда «Донца» все еще надеялась сохранить судно. Слишком сроднились люди со своим пароходиком в эти суровые месяцы. Когда в «Донец» попала бомба, повредившая корпус судна, кочегар Красовский в считанные секунды сумел выгрести из топки уголь, тем самым снизив давление пара и предотвратив взрыв котла. Пароход остался на плаву и продолжал двигаться по реке. И тут в корпус попала вторая авиабомба. Стало ясно: теперь уже пароход не сохранить. Капитан М.Я. Князев приказал команде покинуть «Донец». Кочегар Красовский, механик Николаев и сам Князев вплавь добрались до берега, став свидетелями того, как их «Донец», опрокинувшись на правый борт, пошел ко дну...

В те трагические дни каждому находилось важное дело. Маленький коллектив Павловских судоремонтных мастерских, к примеру, получил заказ на изготовление минометов, корпусов для гранат и даже автосаней для подвоза артиллерийских снарядов в зимних условиях. И судоремонтники с честью справились с поставленной задачей.

Примеров истинного героизма донских речников много. В июле 1942 года особенно горячими были боевые операции у переправ через Дон у Цимлянкой, Константиновской, Аксайской. Защищали эти переправы бронекатера Донского отряда. Так, у Цимлянкой переправу обеспечивал пароход «Карл Либкнехт» под командованием капитана Клопова. Рейсы на переправе в основном осуществлялись ночью, а днем пароход маскировали в зарослях ивняка. За пять ночей – с 13 по 18 июля – сумели вывезти на левобережье Дона все, что было необходимо.

В Ростове работали три переправы – у так и не достроенного Буденновского моста, на 29-й линии и у Кировского проспекта. Защиту этих переправ, действовавших до дня второго захвата фашистами Ростова (24 июля), а также огневое прикрытие Литерного железнодорожного моста осуществляли отремонтированные в Азове кано-



нерские лодки «Ростов-Дон», «Октябрь», «Серафимович» и несколько бронекатеров.

Героические дела вновь были на счету защитников Аксайских переправ – железнодорожной, а также и автомобильной, находившейся в самом центре станицы. Именно здесь, на взгорке, откуда открывается красивая панорама Задонья, открыт оригинальный памятник тем, кто защищал тогда эту пядь родной земли. На постамент воздвигнута легендарная полуторка – самый распространенный грузовик тех лет. Такие машины в основном и использовались на переправе осенью 1941-го и летом 1942 года...

В мае 1942 года в Ростов сумел пробиться через огненный смерч Черного и Азовского морей монитор «Железняков», ранее сражавшийся в составе Дунайской военной флотилии. Этот корабль водоизмещением 240 тонн, построенный в 1935-1936 годах на киевском судостроительном заводе «Ленинская кузница» и названный в честь известного героя Гражданской войны, являлся фактически единственным настоящим военным кораблем Донского отряда Азовской военной флотилии (все остальные «надели военную шинель», будучи до того обычными гражданскими судами). «Железняков» обеспечивал оборону Ростова и Азова со стороны Таганрогского залива, а затем – отход советских войск через Дон. На корабле имелось пять пушек и четыре пулемета, экипаж состоял из 70 человек.

**К** началу лета 1942 года в состав Донского отряда входили кроме монитора «Железняков» и канонерских лодок «Ростов-Дон» «Октябрь» и «Серафимович», также дивизион из восьми бронекатеров, два дивизиона сторожевых катеров (полуглиссеров), бронепоезд «За Родину» и отдельный ардивизион.

Незадолго до второго захвата фашистами Ростова было решено увести подальше от города находившиеся в порту речные пассажирские пароходы «Москва», «Товарищ» и «Маяковский». Своим ходом эти суда прибыли на Маныч, где, как известно, частично уже действовал построенный незадолго до войны Манычский водный путь. Пароходы, став на якоря, разместились между первым и вторым шлюзами водного пути. Кстати, именно на этих судах были вывезены в относительно безопасные тогда районы ценности Ростовского отделения Государственного банка СССР. Руководил этой операцией главный диспетчер пароходства А.В. Троянский. Когда возникла угроза оккупации и этого района, речники взорвали плотину гидроузла. Вода ушла, пароходы оказались на суше, и немцы не смогли ими воспользоваться.

Оставшиеся небольшие суда Доно-Кубанского пароходства (не переоборудованные в военные) решено было затопить. Эта операция преследовала две цели: во-первых, сделать так, чтобы врагу не достались годные средства водного транспорта. А во-вторых, затопленные суда стали существенной помехой судоходству (фашистам так и не удалось наладить его за полгода пребывания на Нижнем Дону). При этом затопление было выполнено так, чтобы в дальнейшем можно было поднять суда и после капитального ремонта вновь их использовать.

Затопление пароходов и барж было сделано в нескольких местах: у Зеленого острова, в Ростовском ковше, а также в Азове и у селения Порт-Катон на Азовском море. В итоге ни один годный к перевозкам пароход фашистам на Нижнем Дону не достался.

Лишь после завершения операции по затоплению судов главный диспетчер А.В. Троянский на небольшом катере отправился в сторону Маныча. В пути следования случилась беда: завидев одинокий катерок, летчик фашистского самолета прошел суденышко с носа до кормы пулеметной очередью. И капитан катера, и А.В. Троянский были убиты при исполнении служебных обязанностей.

За несколько часов до захвата Ростова гитлеровцами, 24 июля вниз по Дону ушли монитор «Железняков», канонерские лодки «Октябрь», «Ростов-Дон», «Серафимович» и пять сторожевых катеров. Конечно, это была скорее «операция отчаяния» – особых шансов на то, что судам удастся выйти в море и пройти в расположение наших войск, у командования не было. Но и другого варианта тоже не было – путь вверх по Дону был перекрыт упавшими конструкциями железнодорожного моста.

Караван советских судов на пути от Ростова до Азова все время подвергался бомбардировкам фашистскими самолетами. От прямого попадания пошла на дно в районе хутора Донского канонерка «Серафимович», а все остальные корабли получили повреждения. И все-таки монитор «Железняков», две канонерские лодки «Ростов-Дон» и «Октябрь» и несколько бронекатеров и сторожевых катеров сумели под огнем врага пройти в Азовское море и прибыть в порт, который к тому времени еще был в нашем распоряжении, – Ейск. Особо отличился экипаж канонерской лодки «Ростов-Дон» под командованием лейтенанта И.О. Рогальского, в дальнейшем ставшего крупным военачальником. Когда после бомбежки на судне возник пожар, малочисленная команда сумела его потушить подручными средствами, а в это время комендоры вели огонь из пулемета по пикирующим бомбардировщикам. С помо-



щью дымовой завесы удалось помешать фашистам прицельно сбросить бомбы на судно. Тем не менее по прибытии в Ейск экипаж насчитал на своем небольшом судне 290 пробоин...

По пути в Ейск, в ночь на 27 июля, боевые корабли успели даже принять участие в дерзкой операции советских войск в дельте Дона, когда с наших судов был высажен неожиданный для гитлеровцев десант в районе станицы Елизаветинской и хутора Обуховка. В результате было на десять часов задержано в этом месте форсирование фашистами Дона. Азов был взят фашистами лишь 28 июля – на четыре дня позже, чем Ростов.

Прибыв в порты Кубани, суда Донского отряда стали основой заново сформированного отдельного Кубанского отряда Азовской флотилии. Так, поврежденные, но сохранившие плавучесть канонерские лодки «Ростов-Дон» и «Октябрь» вели бои на реке Кубань, у станицы Варениковской. Здесь канонерки обеспечивали переправу через Кубань на пути с Таманского полуострова в Краснодар. Своей артиллерией и пулеметами суда прикрывали пехотинцев, оборонявших стратегически важный район Темрюка. И только когда фашистские танки вышли на берег Кубани ниже станицы Варениковской, экипажи взорвали свои корабли, уйдя затем в пешем строю в район Новороссийска. Сама Азовская военная флотилия 5 сентября 1942 года была расформирована и включена в состав Новороссийского оборонительного района.

Лишь один корабль из состава Донского отряда – наиболее приспособленный для плавания монитор «Железняков» под командованием А.Е. Харченко – успешно пробился с боями в Черное море. Из Ейска, слегка отремонтированный, этот корабль ушел к Ахтанизовскому лиману, где участвовал в оборонительных боях у Темрюка и в низовьях Кубани. Когда практически все побережье Азовского моря уже было захвачено противником, поступил приказ командования корабль взорвать, чтобы не достался врагу, а экипажу влиться в состав морской пехоты. Но командир монитора обратился с просьбой разрешить прорваться из окружения, отложив взрыв лишь на самый последний момент. Согласие было получено.

Чудом пройдя по находившемуся в руках гитлеровцев Керченскому проливу, под непрерывными атаками фашист-



ской авиации и артобстрелом с берега, по минным полям, сквозь шторм, в результате которого «Железняков» даже на какое-то время оказался выброшенным на мель, монитор всем смертям назло прибыл своим ходом в Поти – в то время одну из главных баз Черноморского флота. Но на этом боевая биография судна не завершилась. Уже в 1944 году, после освобождения Одессы, отремонтированный и заново вооруженный в Поти «Железняков» по морю вернулся туда, откуда он появился на Дону, – в расположение Дунайской военной флотилии, вновь созданной после расформирования Азовской. И еще несколько месяцев замечательный корабль воевал уже в водах Дуная, участвовал в операциях по освобождению европейских стран Дунайского бассейна – Румынии, Югославии, Венгрии. Завершился его боевой путь в Будапеште. В целом в ходе боевых действий монитор прошел (в том числе и по Дону) более 40 тысяч километров – расстояние, равное экватору. В дальнейшем корабль еще долго, вплоть до 1960 года, служил в составе Черноморского флота, а затем еще пять лет – в составе Советского Дунайского пароходства в Измаиле.

**В**первые дни августа 1942 года была проведена эвакуация портов Ейск, Темрюк и Ахтари (Приморско-Ахтарск). Прорваться в Черное море (сначала в Анапу, а затем дальше к югу) смогли в общей сложности только 16 азовских транспортных судов, находившихся в этих портах.

В период с лета 1942 года до весны 1944 года Черноморско-Азовское бассейновое управление размещалось в Батуми. В структуру управления было включено





в 1942 году также пароходство «Совтанкер», до войны размещавшееся в Туапсе. Возглавлял ЧАБУ в 1942-1944 годах опытный организатор морского дела И.Г. Сырых.

Вторая оккупация Ростова-на-Дону и Нижнего Дона продолжалась около полугода. Освобождение Ростова 14 февраля 1943 года стало своеобразным завершающим моментом победоносной Сталинградской битвы, после которой фронт неумолимо стал перемещаться к западу. От завершения Сталинградской битвы (2 февраля) до взятия Ростова прошло всего лишь 12 дней. Продвигаясь как с юга (со стороны Сальска), так и с востока (со стороны Шахт и Новочеркаска), советские войска мощным ударом выбили гитлеровцев из Ростова. Фронт надолго стабилизировался, как и в период между оккупациями, примерно на полпути между Ростовом и Таганрогом, на рубеже хорошо укрепленного Миуса.

Как уже отмечалось, судоходства в период оккупации на Дону не было. Ростовский порт был практически полностью выведен из строя, водный путь перекрыт затопленными судами и обрушившимися мостами. Существенные повреждения получили Азовский порт и почти все пристани Нижнего Дона.

Во время боевых действий речной транспорт понес самый тяжелый урон. Как когда-то после Гражданской войны подвижной состав флота и портовое хозяйство оказались практически полностью выведенными из строя. К февралю 1943 года на плаву оставались всего лишь 12 самоходных судов Доно-Кубанского пароходства (из 175 ранее имевшихся) и 38 барж. Разрушению и повреждению подверглись почти все искусственные сооружения на водных путях, в том числе шлюзы и плотины Северско-Донецкого и Манычского водных путей. Сильно пострадали все судоремонтные предприятия. Их надо было восстанавливать в первую очередь. Меньше других был разрушен завод «Красный моряк». И не случайно именно этот завод, находящийся на левом берегу Дона, уже 18 февраля 1943 года – на пятый день после освобождения Ростова – позвал своих рабочих на смену гудком. Это был первый заводской гудок в освобожденном Ростове, и в истории завода сохранилось имя того, кто его дал – кочегар Василий Дмитриевич Белоконь.

Уже в конце февраля в родной город и порт стали возвращаться речники. В этот период о возобновлении деятельности Доно-Кубанского пароходства нечего было и говорить – пароходства попросту не существовало. Вот почему приказом Государственного комитета обороны в Ростове в марте 1943 года создается Доно-Кубанское военно-

восстановительное управление, главной задачей которого стало восстановление флота, портового хозяйства и ремонтной базы в Ростове, Краснодаре, Азове. Начальником Доно-Кубанского военно-восстановительного управления Наркомречфлота был назначен Яков Абрамович Эльгарт, начальник Доно-Кубанского речного пароходства.

Первоочередным делом стало возобновление работы наиболее крупного судоремонтного предприятия – завода «Красный Дон», а также сильно разрушенного завода «Красный флот». Одновременно нужно было восстанавливать портовые сооружения – причалы, краны, склады. Предстояло в короткий срок обеспечить хотя бы относительно приемлемые условия для судоходства, для чего надо было поднять затопленные суда и освободить фарватер. Еще в зимние холода первыми были подняты вблизи Зеленого острова пароходы «Ока» и «Саламандра», а к 20 марта на заводе «Красный Дон» уже был завершен их ремонт. Чуть позже, в марте, был поднят более крупный пароход «Красный Дон», сразу же доставленный на восстановительный ремонт к причалам завода, носящего то же имя. Здесь же в числе первых судов отремонтировали и поднятые со дна пароходы «Коммунар» и «Красное знамя». Следует отметить, что в 1943-1944 годах заводы «Красный Дон», «Красный флот», а также Аксайские судоремонтные мастерские были временно, на период восстановления, административно объединены в судоремонтную базу, которую возглавил опытный директор «Красного Дона» П.И. Кондаков.

Активные судоподъемные работы велись в Ковше, где на базе существовавших еще в 30-е годы портовых ремонтных мастерских было создано специализированное предприятие по подъему судов. Ковш, как и основной фарватер, был буквально забит затопленными судами. Работы велись в условиях постоянных бомбежек фашистскими самолетами – ведь от линии фронта Ростов отделяло тогда менее 40 километров. И тем не менее героический труд речников, вошедших в состав военно-восстановительных отрядов, принес результаты: к началу навигации, 10 апреля 1943 года, был завершен первый этап восстановления причалов. Порт был подготовлен к осуществлению грузовых операций.

Из донских глубин поднимали все новые суда. Среди них был и очень памятный ростовчанам портовый ледокольный буксир «Фанагория», который традиционно в течение почти пяти десятилетий (с 1897 года, когда он был построен на верфи в немецком городе Киль и прибыл «на место службы» в Ростовский порт) открывал в городе на-



вигацію своїм характерним протяжним гудком. Осенню 1941-го «Фанагорія» разом з буксирівщиком «Талла» забезпечували по заданню командування Азовської воєнної флотилії тимчасову переправу у поселка Верхнегніловського. Будучи затопленою перед першою, короткою окупацією Ростова в Ростовському ковше, «Фанагорія» уже місяць спустя знову була в робочому строю. Так що і навігацію важкого 1942 року відкрила як звичайно. Перевозила військові вантажі. А літом знову, як і півроку назад, працювала на донських переправах. Перед другою окупацією її довелося затопити, тепер уже в гирлах Дона, у Лоща, щоб ускладнити проход в Дон гітлерівським судам. Мало хто вірив, що після таких випробувань невеличкий корабель знову вдасться возродити. Однак міцною виявилася стара парохідна сталь! Після другого підйому з донського дна і нового ремонту в 1943 року льодовий буксир приступив до своїх обов'язків і уже в 1944 році, як завжди, відкрив чергову навігацію. Більше того, в 1944 році на цьому судні був розміщений шифровальний відділ Азовської воєнної флотилії. Після війни «Фанагорія» проработала ще два десятиліття – в складі Азовського морського парохідства, а потім в якості службового судна РЗБ «Красний флот» і Ростовського порту. На цьому пароході звичайно розміщався штаб по ліквідації льодових заток, брало участь судно і в тушенні пожег на кораблях і берегових об'єктах. І тільки в 1963 році старіючу «Фанагорію» списали на металолом. А жаль, хороший вийшов би парохід-пам'ятник! Не гірше сталінградського «Гасителя», піднятого на постамент на набережній міста-героя...

Тільки за три весняні місяці 1943 року в акваторії Ростовського порту було піднято більше 20 раніше затоплених судів. К початку навігації наступного, 1944 року було відновлено в загальній складності уже 90 самохідних річкових судів і 132 баржі. А к кінцю війни річки Дона і Кубані підняли вже 280 самохідних і несамохідних судів із 320 затоплених.

Ремонтні роботи велись в 1943 році не тільки в Ростові, але і на інших пристанях Нижнього Дона. В Калачевському порту приступили, як і в Ростові, до відновлення під-

нятих со дна річки судів. Уже в кінці квітня на Нижньому Доні почалася обмежена навігація, була забезпечена доставка в донські станції продовольства, будівельних матеріалів, палива. Частина судів займалася також військовими перевезеннями, забезпечуючи потреби Червоної армії.

Советське уряд високо оцінило трудові подвиги донських річковиків в військову лиху годину. Орденом Червоного Знамени був нагороджений директор судоремонтного заводу «Красний Дон» П.І. Кондаков. Орденом Червоної Зірки отримав капітан парохода «Донец» М.Я. Князев і капітан буксира «Котовський» І.З. Голуб, найбільш відзначившись на донських переправах. Десятки робітників і службовців ремонтних підприємств, моряків і річковиків отримали медалі «За трудові відмінності». Інтересно, що по-справжньому героїчний чоловік М.І. Князев уже в якості капітана іншого судна – «Коммунар» – брав участь в знаменитій Керченсько-Ельтигенській десантній операції в листопаді 1943 року. Його невеличкий парохід за три місяці під ворожим вогнем доставив на кримський берег близько 10 тисяч червоноармійців і сотні тонн боєприпасів. Багато судів залишилися лежати в бурних водах Керченського проливу, але неуподобаний «Коммунар» разом зі своїм дивним капітаном устояв. За зразкове виконання завдань командування 11 членів екіпажу «Коммунара» отримали ордени і медалі. Капітан М.Я. Князев був удостоєний уже другого бойового ордена – Ордена Вітчизняної війни I ступеня. В





дальнейшем он еще много лет плавал на судах родного пароходства.

Следует отметить, что среди награжденных за доблестный труд речников было много женщин и подростков, заменивших ушедших на фронт мужчин – даже на самых тяжелых работах.

В связи с освобождением значительной части Приазовья в феврале 1943 года вновь формируется Азовская военная флотилия с главными базами в Ейске и станице Приморско-Ахтарской. Штаб флотилии с марта 1943 года до апреля 1944 года размещался в Ейске. Командование флотилией вновь было поручено контр-адмиралу С.Г. Горшкову. Кроме судов флотилии, оставшихся в строю после боев 1942 года, в состав флотилии был включен гвардейский дивизион бронекатеров, переброшенный (по железной дороге) с Волги, где он принимал участие в Сталинградской битве. В общей сложности Азовская военная флотилия к лету 1943 года насчитывала в своем составе 10 канонерских лодок, монитор «Железняков», плавучую батарею, 2 артиллерийских и 3 минометных катера, 49 бронекатеров, 22 малых судна-охотника, более 100 малых сторожевых катеров, тральщиков, десантных тендеров. Это была достаточно внушительная сила, от которой фашистам досталось немало неприятностей. Так, суда Азовской военной флотилии вели регулярный обстрел вражеских позиций и высадку малых тактических десантов в районе Таганрога, Мариуполя, Осипенко (Бердянска). Неоднократно суда флотилии вступали в морские сражения с противником как в Таганрогском заливе, так и вблизи Темрюка. Только в этот период совместными действиями

АВФ и советской авиации было уничтожено 12 вражеских катеров, девять береговых батарей, повреждена десантная баржа, сбито два самолета.

После длительной подготовки советское командование в конце лета приняло решение о наступлении на Таганрог и Мариуполь. Успех в Курской битве придавал нашим воинам уверенность в победе. И она пришла. 30 августа 1943 года Таганрог снова стал советским – после почти двухлетней оккупации. Победу обеспечили как сухопутные войска, так и моряки Азовской флотилии, высадившие ряд десантов в районе боевых действий. Спустя всего лишь 12 дней был взят Мариуполь, а еще через пять дней – город Осипенко (Бердянск). В конце сентября был взят штурмом и Темрюк. Наряду с освобождением Новороссийска это было весьма существенным событием – в ходе проведения Новороссийско-Таманской наступательной операции советские войска разгромили 10 немецких и румынских дивизий, потопили 96 неприятельских судов. Немцы вынуждены были вывести из Азовского моря все свои суда.

Уже в марте 1943 года в структуре ЧАБУ было образовано Азовское морское агентство, занимавшееся координацией первого этапа восстановительных работ в освобожденных морских портах Приазовья. Возглавил агентство Г.Д. Говоров. В октябре 1943 года возобновилась деятельность Азовского морского пароходства, по-прежнему размещавшегося в Ростове-на-Дону. Руководил пароходством в этот сложный период (с апреля 1944 года) И.П. Евдокимов, работавший здесь до конца 1945 года, затем его сменил А.П. Сидоров. В 1943 году вновь приступило к работе и Азовское бассейновое управление дноуглубительных работ.

Несмотря на трагические последствия войны, азовские моряки делали все возможное для скорейшего восстановления пароходства. В частности, вскоре после освобождения Таганрога на судоремонтном заводе началось строительство крупнотоннажных барж, которые были крайне необходимы тогда для организации грузоперевозок.

Азовскому пароходству в 1943 году были переданы два небольших немецких трофейных судна, брошенных фашистами при отступлении из Ростова. Это были буксиры, получившие после ремон-





та названия «Обуховка» (по названию хутора, возле которого обнаружили судно) и «Николай Жуков» – в память о погибшем на боевом посту в Мариуполе начальнике Азовского морского пароходства. В дальнейшем «Обуховка» получила новое название – «Н. Морозов». Были отремонтированы также буксиры «Кемь», «Никополь» и «Ростов». Несколько позже пароходству были возвращены ранее принадлежавшие ему грузовые шхуны «Советская Россия», «Интернационал» и «Батайск».

Осенью 1943 года создались благоприятные условия для освобождения Крыма, и в ноябре, как уже отмечалось, была проведена широко известная Керченско-Эльтигенская десантная операция. В Восточном Крыму был создан Керченский плацдарм, с которого и началось освобождение стратегически важного Крымского полуострова.

Освобождение Керчи стало последним и наиболее масштабным боевым подвигом моряков Азовской флотилии. Ведь обеспечение отдельной Приморской армии (закрепившейся на Керченском плацдарме) всем необходимым, переброска в Крым подкреплений, боеприпасов, военной техники осуществлялось в большинстве своем судами Азовской флотилии. Кстати, ремонт многих из этих судов был проведен осенью 1943 года по решению командующего Азовской военной флотилией контр-адмирала С.Г. Горшкова на ростовском заводе «Красный Дон», который располагал для этого всем необходимым и на какое-то время стал основной ремонтной базой флотилии.

Крымская операция проводилась в сложных не только боевых, но и метеорологических условиях. Более пяти месяцев продолжалась эта тяжелая морская работа. В общей сложности, по имеющимся данным, через Керченский пролив было переброшено почти 244 тысячи бойцов, около 1700 орудий, 550 минометов, 350 танков, 600 тракторов, более 1000 автомобилей, 44 тысячи тонн топлива, 150 тысяч тонн других грузов. Азовская военная флотилия потеряла в этих боях около 80 судов (в основном небольших катеров). Однако боевое задание было выполнено. 11 апреля Керчь заняли советские войска. Днем раньше была освобождена Одесса, а 9 апреля – Севастополь. Весь Крым и почти вся Южная Украина вновь стали свободными.

В связи с завершением поставленных боевых задач Азовская военная флотилия была 20 апреля 1944 года расформирована. По приказу Ставки Верховного главнокомандования ее силы передавались вновь созданной Дунайской военной флотилии: война катилась все дальше

на запад... Корабли теперь уже Дунайской военной флотилии, в том числе и те, которые незадолго до того прошли ремонт и дооснащение на ростовском заводе «Красный Дон», участвовали в освобождении городов и портов Белгорода-Днестровского, Измаила, Рени, Вилково, Килии, а затем и дунайских городов Восточной Европы.

Родина высоко оценила боевой подвиг моряков-азовцев. Только в 1943 и 1944 годах орденами и медалями были награждены 1500 воинов Азовской военной флотилии, а более 20 командиров и краснофлотцев удостоены звания Героя Советского Союза.

Летом 1944 года на Дону, Северском Донце и частично на Маныче возобновились постоянные транспортные перевозки. Существенные восстановительные работы пришлось провести на Северском Донце, где практически все шлюзы оказались сильно поврежденными. (Меньше других пострадал входивший в Северско-Донецкую систему Кочетовский шлюз на Дону, благодаря чему судоходство вверх по Дону было восстановлено раньше всего.) Лишь спустя полтора года после освобождения этих мест от оккупантов шлюзованная система на Донце была восстановлена в целом. Сразу же возобновилось движение на этом направлении грузовых судов: из угледобывающих районов в Ростов везли уголь, а вверх по Донцу направлялись крепежный лес, жидкое топливо, запчасти для тракторов и машин, продовольствие. Значительно сложнее была ситуация на Маныче, где, как уже говорилось выше, завершить до войны строительство Манычского водного пути в полном объеме не удалось. Недостроенные объекты были выведены из строя, а некоторые из них взорваны. Ограниченное судоходство удалось восстановить только в устьевом участке реки, а дальше предстояло строить водную систему практически заново.

Большие сложности были и с восстановлением судоходства по Таганрогскому заливу. Суда Азовского морского пароходства из-за неудовлетворительного состояния устьевого участка Дона и Азово-Донского канала не могли сразу же наладить здесь регулярное водное сообщение. Этот участок водного пути больше других подвергался бомбежкам, многие суда затонули и перегородили собой водный путь. Кроме того, ряд лет не проводились дноуглубительные работы на устьевом участке Дона и на Азово-Донском морском канале. Лишь в 1946 году регулярное движение грузовых и пассажирских судов между Ростовом и Таганрогом было восстановлено. А до этого велись значительные работы по восстановлению нормальных условий для судоходства. Нашлось дело и траловым судам



Черноморского флота, которые очищали морской фарватер от мин – как фашистских, так и наших – их ставили для борьбы с фашистскими кораблями.

С окончанием войны Азовскому пароходству были возвращены сохранившиеся грузовые суда типа «Пионер», переданные в свое время Черноморскому флоту для военно-транспортных перевозок. Правда, в большинстве своем они требовали капитального ремонта. Снова бороздили донские и азовские воды изрядно потрепанные, но все же годные для плавания суда с привычными ростовчанам названиями – «Судком», «Земляк», «Тракторист», «Райкомвод». Кроме своих прежних судов пароходство пополнилось несколькими трофейными – это были пароход «Мацеста» и теплоход «Краснодон». А в 1946 году азовские моряки впервые после войны получили два совершенно новых судна, построенных в Венгрии на Будапештской судовой верфи – грузовые теплоходы «Симеиз» и «Кореиз». В дальнейшем к ним добавился и теплоход «Массандра». Пополнил азовский флот и поднятый углерудовозный пароход «Советский Крым».

**В** 1948 году по Азовскому морю возобновилось регулярное сквозное судоходство от Ростова до Керчи. На пассажирскую линию был поставлен тогда трофейный румынский пароход «Николай», получивший новое название – «Советская Буковина». Немного позже на азовские пассажирские маршруты вышли пароходы «Киев», «Капелла» и «Аргус», а также еще один румынский трофейный пароход «Принцесса Мирче», переименованный в «Николая Островского» – в память о довоенном судне с таким же названием.

И все же как на Дону, так и в Приазовье катастрофически не хватало годных судов: ведь многие из них были разрушены полностью и восстановлению не подлежали. И тогда было решено при наличии возможности собирать одно годное судно из двух-трех однотипных. Такие работы успешно выполняли на заводе «Красный Дон». Например, 28 июля 1945 года завод завершил капитальный ремонт буксирного парохода «Серафимович» (бывшей канонерской лодки). Опытные речники не сразу узнали свое судно. Дело в том, что «Серафимович» был затоплен в Дону, как и другое, в чем-то схожее с ним судно – пароход «Воронеж». Когда суда подняли, обнаружилось, что на «Серафимовиче» относительно мало пострадали корма и двигатель, а на «Воронеже», наоборот, был пригоден нос – вплоть до ходовой рубки. Вот из этих двух частей и собрали фактически новое судно, за которым закрепили привычное имя «Серафимович».

В плачевном состоянии находилось в то время техническое оснащение портов. Так, в конце войны в Ростовском порту действовали всего лишь два порталных крана, один автокран и два ленточных транспортера. Еще хуже была ситуация в Таганрогском порту – один так называемый дерик-кран и один ленточный транспортер. Большинство погрузочно-разгрузочных работ выполнялись вручную. Тем не менее грузовые перевозки постепенно налаживались. Если в 1945 году суда Азовского пароходства перевезли всего лишь 23 тысячи тонн грузов, то в следующем году – уже 230 тысяч тонн, то есть в десять раз больше.

Восстанавливаемое судоходство настойчиво требовало новых кадров. Их готовило вновь открытое 1 сентября 1944 года Ростовское мореходное училище имени Г.Я. Седова. Было восстановлено любимое ростовчанами название этого учебного заведения, оно снова стало мореходкой. Курсанты учились и одновременно работали на восстановлении своего училища, здания которого хотя и не были полностью разрушены, но значительно пострадали во время боев за Ростов. Кадры матросов успешно готовили также в Мариуполе.

В победном 1945 году завершились первоочередные восстановительные работы на донском водном пути, и военно-восстановительное управление, выполнившее поставленные перед ним задачи, было расформировано. Возобновило свою деятельность Доно-Кубанское речное пароходство по-прежнему под руководством начальника управления Я.А. Эльгарта.

В марте 1946 года сессия Верховного Совета СССР рассмотрела и утвердила четвертый (первый послевоенный) пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства страны на 1946-1950 гг.

Планом предусматривалось к концу пятилетки увеличить грузооборот речного транспорта по сравнению с довоенным уровнем на 38%.

Речному транспорту выделялось 2985 млн рублей капиталовложений – больше, чем было израсходовано за вторую и третью пятилетки, вместе взятые. На судостроение и восстановление флота выделялось 1250 млн рублей; на работы по водным путям – 310 млн рублей; на строительство и реконструкцию портов и пристаней – 306,5 млн рублей; на судоремонтные и судостроительные предприятия – 868,5 млн рублей.

В том же году Совет народных комиссаров СССР был преобразован в Совет Министров СССР, а народные комиссариаты – в министерства. Наркомречфлот был пере-



именован в Министерство речного флота СССР, а Наркомморфлот – в Министерство морского флота СССР.

В октябре 1947 года приказом министра речного флота З.А. Шахова Доно-Кубанское речное пароходство было преобразовано в Донское, Доно-Кубанское бассейновое управление пути также получило новое название – Донское. В свою очередь, газета «Доно-Кубанский речник» (выходившая под этим несколько измененным названием с апреля 1944 года) в очередной раз была переименована и стала называться с ноября 1947 года «Речник Дона».

В Краснодаре же заново создали управление Кубанского речного пароходства, подведомственное Главному управлению по транспортному освоению малых рек при Совете Министров РСФСР. Конечно, назвать Кубань «малой рекой» вряд ли было верно, но принятые меры позволили действительно ускорить восстановительные работы на Кубани, где состояние водного пути и судоходства было гораздо хуже, чем на Дону.

На Дону в 1945-1947 годах также продолжались восстановительные работы, отнесенные уже ко второй очереди. В частности, в 1947 году были введены в строй порт в Азове, здание Азовского морского пароходства в Ростове, в 1948 году – Ростовский речной вокзал. Завершилось восстановление Таганрогского судоремонтного завода, коллектив которого в 1946 году возглавил видный организатор производства М.И. Стенько. До 1942 года он руководил ростовским судоремонтным заводом «Красный моряк», а затем по приказу наркомата выполнял аналогичную работу на одном из крупнейших судоремонтных заводов страны – в Архангельске. Прибыв после войны в Таганрог, М.И. Стенько многое сделал для того, чтобы это старейшее судоремонтно-судостроительное предприятие вновь вошло в число лучших в отрасли.

**Ж**изнь постепенно налаживалась. Речной флот в 1947 году перевез по Дону 1,2 млн пассажиров – весьма успешный показатель, свидетельствующий о почти полном восстановлении объема пассажирских перевозок. Заметно выросли и перевозки грузов, хотя они еще и не достигли довоенного уровня. Но, во всяком



случае, Дон, Северский Донец, Кубань и, конечно, Азовское море вновь стали зонами регулярного грузового и пассажирского судоходства.

Немногим ранее произошли изменения в структуре руководства морскими водными путями Приазовья. Прежнее Азовское бассейновое управление дноуглубительных работ было преобразовано в 1946 году в управление «Азовморпуть» с более широким кругом прав и обязанностей.

К 1950 году подвижной состав Донского пароходства был практически полностью восстановлен. На Дону (без отпочковавшегося Кубанского пароходства) было тогда 88 единиц самоходного и 178 единиц несамоходного флота (барж). По техническому уровню эти суда в большинстве своем заметно превосходили довоенные. В том же году объем грузоперевозок по Дону превысил полтора миллиона тонн.

...В конце сороковых годов страна выходила на новые рубежи. И уже реально замаячила впереди грандиозная стройка, о которой мечтали на Дону и на Волге многие столетия – на повестку дня вновь реально стало сооружение Волго-Донского судоходного канала, который должен был пройти по степным просторам, где еще совсем недавно шла великая Сталинградская битва. И в этом был, безусловно, высокий символ возрождения: страна, только-только вышедшая из кровопролитнейшей войны, в которой на карту было поставлено само ее существование, бралась за стройку, равной которой не просто было найти во всем мире. Это стало тогда для нашей Родины не только экономическим, но и духовным прорывом.



## Оборона Севастополя

7 ноября 1941 года Ставка Верховного главнокомандующего создала Севастопольский оборонительный район. За счет флотских подразделений численность войск была доведена до 22 тыс. человек. Авиационная группа насчитывала 82 самолета. Противник же вел наступление более чем в два раза превосходящими силами при поддержке 13 артиллерийских дивизионов и 700 самолетов и во что бы то ни стало стремился захватить Севастополь с ходу, до подхода частей Приморской армии.

Окруженный с суши, Севастополь сражался отчаянно. Единственным путем снабжения для него оставалось море, на которое было поставлено 45 транспортных судов. Враг стремился перерезать эту единственную ниточку, перебросив на Черное море дополнительное количество самолетов. К началу ноября число немецких бомбардировщиков достигло здесь 520, а истребителей – 180. Однако наши суда продолжали идти, и ни один рейс не обходился без столкновения с противником. В том, что героическая оборона Севастополя продолжалась 250 дней, – немалая заслуга моряков.

С июля 1941 года по июль 1942 года на севастопольской линии работало 68 крупных судов, которые совершили 388 рейсов. Они доставили в город около 205 тыс. военнослужащих, 1743 автомашины, 305 тракторов, 42 танка, 776 орудий, более 7700 лошадей и много других грузов. Из Севастополя морем было вывезено более 49 тыс. военнослужащих и эвакуированного населения, 24 тыс. раненых, тысячи тонн промышленного оборудования.



В невероятно тяжелых условиях работал небольшой экипаж санитарного транспорта «Львов», который с декабря 1941 года по апрель 1943 года совершил 125 героических рейсов в различные порты Черного моря. На судне 325 раз объявлялись сигналы боевой тревоги, около тысячи вражеских самолетов жестоко бомбили и обстреливали транспорт, 728 авиабомб разорвалось около него. Несколько раз атаковали его подводные лодки, 14 вражеских торпед были нацелены на судно. Многие члены экипажа были убиты или ранены, но горстка храбрых продолжала перевозку раненых. За боевые заслуги и героический труд в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками теплоход «Львов» был награжден орденом Красного Знамени.

Немало подвигов совершили в годы войны моряки танкерного флота. Экипажи танкеров «Серго», «Иосиф Сталин», «Кремль», «Советская нефть» проявляли огромное мужество в выполнении заданий и были награждены боевыми орденами и медалями.

Почти полгода наши войска, снабжаемые флотом, оборонялись на Керченском полуострове, оттягивая на себя от Севастополя силы противника, но удержать фронт им не удалось. Войска потерпели здесь поражение, и их пришлось эвакуировать на Таманский полуостров. Эвакуация проводилась в период с 14 по 21 мая 1942 года. На спасение войск были направлены все транспортные суда, находившиеся у крымского побережья. Кроме того, из Новороссийска и Туапсе дополнительно прибыли 46 катеров, сейнеров и шхун.

В мае 1942 года противник усилил блокаду Севастополя с моря. Доставка грузов и воинского пополнения в осажденный город стала чрезвычайно опасной. В один из рейсов в конце мая теплоход «Анатолий Серов» выдержал налет 77 вражеских самолетов. В период третьего (последнего) наступления гитлеровцев на Севастополь транспортные суда НКМФ совершили 11 рейсов в осажденный город, потеряв 4 лучших транспорта. Были потоплены танкер «Михаил Громов», теплоход «Абхазия», госпитальное судно «Грузия». Последним прорвался в Севастополь санитарный транспорт «Белосток». На обратном пути ночью 19 июня он был потоплен тор-



педным катером. Кораблям охранения удалось спасти 75 раненых, трех пассажиров и 79 членов экипажа. Остальные, около 400 человек, погибли.

Снабжение Севастополя и войск Крымского фронта резервами, техникой, боеприпасами, горючим проходило при противодействии авиации и артиллерии в тяжелых условиях суровой зимы 1941-1942 годов. Особо отличились тогда экипажи парохода «Фабрициус», теплоходов «Анатолий Серов», «Калинин», «Иосиф Сталин», «Василий Чапаев» и многие другие.

Семь рейсов в осажденный Севастополь совершил теплоход «Василий Чапаев». Во время рейсов на судно было совершено 20 воздушных атак, сброшено 150 авиационных бомб. Доставляя грузы и пополнение в Севастополь, экипаж теплохода обратными рейсами вывез из города 5,5 тыс. человек, в том числе 3,5 тыс. раненых воинов и 2 тыс. тонн различного оборудования.

Севастополь оказался в кольце блокады. В начале июля 1942 года город пал. В конце месяца противник захватил Ростов-на-Дону и устремился на Кавказ. Значительная часть транспортного флота оказалась запертой в Азовском море. Вместе с Азовской военной флотилией транспортные суда участвовали в переправе советских войск через Дон, в эвакуации оборудования и населения из Ейска, Ахтара, Темрюка. В ночь на 4 августа группы транспортных и вспомогательных судов в сопровождении боевых катеров стали прорываться из Азовского в Черное море через простреливаемый противником Керченский пролив. До 29 августа из 217 прорывавшихся в Черное море прошли 144 различных судна (в том числе 16 транспортов). Свыше 50 малотоннажных транспортных судов, 325 рыбопромысловых, более 2570 фибровых судов из-за невозможности вывода в Черное море были уничтожены в портах Азовского моря.

Оборона Севастополя имела важное военно-политическое и стратегическое значение, сковав крупные силы противника на южном крыле советско-германского фронта и не позволив ему развернуть наступление на Кавказ. В ходе обороны было достигнуто четкое взаимодей-

ствие между армией, флотом и авиацией в результате создания единого командования и правильной организации управления. В борьбе за город противник потерял около 300 тыс. человек убитыми и ранеными. Севастопольская оборона вошла в историю как пример массового героизма и самопожертвования защитников города. Более 30 человек были удостоены звания Героя Советского Союза. 22 декабря 1942 года учреждена медаль «За оборону Севастополя», которой награждено свыше 30 тыс. человек.

Правительство высоко оценило героические подвиги моряков Черноморского транспортного флота, наградив 1015 человек орденами и медалями

Освобождение Крыма и Севастополя весной 1944 г. Ставкой Верховного Главнокомандования было возложено на войска 4-го Украинского фронта (2-я гв. и 51-я армии) под командованием генерала армии Ф.И. Толбухина и войска отдельной Приморской армии под командованием генерала армии А.И. Еременко при поддержке сил и средств Черноморского флота во главе с адмиралом Ф.С. Октябрьским и Азовской военной флотилии под командованием контр-адмирала С.Г. Горшкова, авиации дальнего действия под командованием маршала авиации А.Н. Голованова.

Севастополь был полностью освобожден 9 мая к вечеру, а 10 мая в час ночи Москва 24 залпами из 342 орудий салютовала освободителям города. В этот день газета «Правда» писала: «Здравствуй, родной Севастополь! Любимый город советского народа, город-герой, город-богатырь! Радостно приветствует тебя вся страна!»





## АЛИСОВ Евгений Алексеевич



Евгений Алексеевич родом из села Миллерово Ростовской области Куйбышевского района. В августе 1943 года он добровольцем ушел в Красную армию в ПРЕ-190 10-го стрелкового Будапештского корпуса. Служил солдатом.

Боевые подвиги Алисова были отмечены медалями «За боевые заслуги» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», орденом Отечественной войны II степени.

До конца войны воевал Евгений Алексеевич, а в 1945 г. был демобилизован, вернулся в родные края, где жили родители.

В 1947 г. поступил в Таганрогскую мореходную школу юнг. Получив специальность судоводителя маломерных судов до 200 RT, вчерашний выпускник был направлен на работу матросом в транспортную контору Крымгосрыбтреста в г. Керчь. Участвовал в перегоне судов с Балтийского на Черное море, получил неоценимый опыт. После перегона был переведен на работу в Керченскую базу гослова на СРТ помощником капитана.

Евгений Алексеевич всегда стремился расширить кругозор, повысить образовательный уровень. В 1950 году он поступил на курсы ШМП, а затем на курсы штурманов дальнего плавания при Ростовском мореходном училище имени Г.Я. Седова.

В 1952 г. Алисов – капитан СРТ «Контур». Без отрыва от основной работы продолжал учиться, поступил на заочное отделение в Севастопольский приборостроительный институт и окончил его по специальности «судовые силовые установки». Решением государственной экзаменационной комиссии ему была присвоена квалификация инженера-механика.

С 1964 по 1967 год работал руководителем промысла, а еще спустя десятилетие назначен на должность генерального директора Южного производственного объединения рефрижераторного и транспортного флота «Югрыбхолодфлот». Здесь у Алисова появились незаурядные качества руководителя. Грамотный, принципиальный, целеустремленный, отличающийся высокой работоспособностью специалист, он был примером для своих подчиненных. Умел мобилизовать коллектив на выполнение самых ответственных задач.

В 1963 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР Евгению Алексеевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда. Он награжден орденом Трудового Красного Знамени.



Мария Захаровна родилась в селе Лучновка Михайловского района Сталинградской области в 1930 году. Девочке было два года, когда умерла мать, и отец остался с пятью детьми, Мария из которых – самая младшая. Когда отец снова женился, в семье прибавилось еще трое детей мачехи. В 1940 году, чтобы прокормиться, большое семейство переехало в Сталинград, где отец устроился на судоремонтный завод.

Начало Великой Отечественной войны встретили в Сталинграде. После массированного разрушительного авианалета 23 августа 1942 года, которое было направлено на уничтожение мирных жителей, отца откомандировали в пригородное хозяйство за Волгу, куда он забрал всех домочадцев. Летом жили в палатках, зимой на постой их забирали к себе местные жители. Дети помогали взрослым по хозяйству, летом на них лежали недетские обязанности по уборке урожая. За время Сталинградской битвы пережили бомбежки, холод, голод.

После освобождения Сталинграда семья вернулась в город. Мария Захаровна продолжила учебу в школе, окончила семилетку, поступила в вечернюю школу. В 1949 году пришла в учебный комбинат учиться на радиста-оператора.

Трудовую деятельность Мария Захаровна начала в 1950 году дежурным по радиоузлу в Чапурниковском стройрайоне на строительстве Волго-Донского судоходного канала. В 1951 году перешла на работу телефонисткой в Красноармейский стройрайон. С 1953 по 1986 год работала телефонисткой Волжского участка Узла связи и радионавигации ВДСК. Принимала активное участие в жизни коллектива.

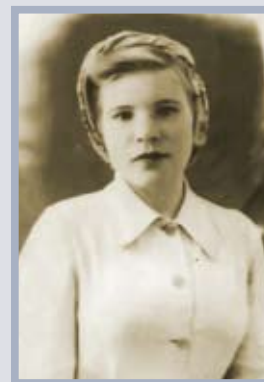
Мария Захаровна неоднократно поощрялась премиями, благодарностями, почетными грамотами по итогам соцсоревнования, за добросовестное отношение к работе. Награждена медалью «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Ветеран труда Волго-Донского канала.

Имеет удостоверение «Дети Сталинграда».

В настоящее время находится на заслуженном отдыхе, проживает в Волгограде.

## АННЕНКОВА Мария Захаровна



## АРЗЯМОВ Степан Васильевич



Степан Васильевич в годы Великой Отечественной войны проживал в Саратовской области. Ему было 10 лет. Хорошо помнит призывы тех лет «укреплять тыл Красной армии»: «Самоотверженная работа в тылу кует победу на фронте. Чем больше мы дадим стране металла, угля, нефти, оружия, тем сильнее, боеспособнее будет наша Красная армия!»

Не в силах подростка было ковать оружие и добывать уголь, а вот трудиться на колхозных полях пришлось всю войну. Тогда все подростки в их Саратовской области работали – надо было заменять тех, кто воевал. Шли трудиться совершенно осознанно, не считаясь со временем. Работали не только в каникулы, но и в выходные, и после школьных занятий. В родном колхозе «За урожай», в котором работали родные и знакомые, он собирал снопы, участвовал в сенокосах, сборе урожая, прополке. Работу выполнял качественно, честно, отличался дисциплиной и упорством. Бывало, что сильно уставал, но с заданием справлялся. А еще надо было учиться, завершать обучение в школе. Кем станет в дальнейшем, какую профессию выберет, не знал: и тем хотелось, и этим. Главное, мечталось мальчишке, чтобы прокормиться.

После войны выучился на слесаря. С 1968 года работал в Волгоградском РГС. Коллектив нравился, Арзямова уважали за трудолюбие и рабочую смекалку, а он с удовольствием передавал опыт молодежи, пополнявшей их предприятие. Трудился на родном предприятии 30 лет и ушел отсюда на пенсию в 1998 году.



Лидия Иосифовна, пенсионер Волжского РГСис – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон», поработала на этом предприятии больше 20 лет. В 1954 году пришла в ЖКО Волго-Донского судоходного канала, работа понравилась, в коллективе ее хорошо приняли.

За отличные показатели в труде Лидия Иосифовна много раз награждалась почетными грамотами. Она имеет благодарности и является ветераном канала.

Во время Великой Отечественной войны семья Лидии Иосифовны, проживавшая в Житомирской области на Украине, эвакуировалась в Сибирь. Там из детей 10 лет и старше собрали полеводческую бригаду. Под руководством молодой женщины дети пахали и сеяли. Лидии, выросшей в крестьянской семье, к труду было не привыкать, но и она уставала, совмещая работу и учебу. Отдыхали мало, даже дети понимали, что не щадят своих сил для победы героической Красной армии.

Победу Лидия Иосифовна встретила с ощущением огромного счастья и надежды на лучшую жизнь. Сегодня она вспоминает, как обнимались и целовались на улице даже незнакомые люди, разделяя радость победы, как в ее доме оплакивали погибших на родной Украине многочисленных знакомых и родственников. Лидии Иосифовне, можно сказать, повезло: в Сибири она пережила самые тяжелые военные годы, выучилась, выросла рассудительным порядочным человеком.

## БАРСУК Лидия Иосифовна



## БЕЗДЕНЕЖНЫХ Сергей Никонорович



Сергей Никонорович – уроженец Котельнического района. Получил среднее техническое образование в Горьковском речном техникуме, окончил гидротехническое отделение.

В 1942 году поступил и окончил ускоренный курс в Арзамасском военном училище, в этом же году ушел на фронт. Воевал на Северном Кавказе. Молодой командир, участвуя в непрерывных боях, проявлял смелость и отвагу. Через три месяца он получил тяжелое ранение. В госпитале провел почти год, восстанавливая здоровье. С июня 1943 г. и до конца войны служил на охране объектов связи городов Тбилиси и Сухум.

В июне 1945 г. по приказу Министерства обороны отозван на работу в Доно-Кубанское военно-восстановительное управление пути, а позже – в Доно-Кубанское бассейновое управление пути. Работал сначала техником, затем начальником изыскательской партии, командиром земснаряда.

В 1958 году перешел на работу в Донской район гидросооружений пропарбом путевых работ, вырос до заместителя начальника по путевым работам.

В 1984 г. ушел на пенсию.

Сергей Никонорович имеет немало боевых и трудовых наград. Среди них Почетная грамота Горьковского комитета обороны за участие в работе оборонительных сооружений, орден Отечественной войны II степени, медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За оборону Кавказа», «300 лет Российскому флоту» и другие.

Ветеран труда, ветеран канала.



Вся жизнь Марии Павловны связана со Сталинградской областью, где она родилась, с великой русской рекой Волгой. «Издавна долго течет река Волга...» – всегда казалось, что эта замечательная песня рассказывает именно о ней, Марии. С детства поражало величие могучей русской реки, ее высокие берега с разбросанными деревушками и строящимися городами, мосты, по которым бегут поезда, и, конечно, белые пароходы – захватывающее зрелище детворы предвоенного времени.

Больше сорока лет Мария отдала Волго-Донскому судоходному каналу. Пришла сюда двадцатилетней девушкой, сроднилась с коллективом, навсегда стала своей. Участвовала в социалистическом соревновании и в 1973 году получила звание «Ударник социалистического соревнования». Это было значительным событием в ее биографии.

Мария Павловна всегда выполняла и перевыполняла производственный план, отличаясь высокой работоспособностью, рабочей смекалкой, инициативой. Трудиться она начала в детстве.

Она родилась 15 февраля 1930 года в селе Орехово Даниловского района в крестьянской семье. Во время Великой Отечественной войны работала на полях колхоза, выращивала табак для фронта.

После войны решила попытать счастья в городе, уехала восстанавливать Сталинград, а потом отправилась на Волго-Донской судоходный канал.

Белова неоднократно награждалась почетными грамотами, ее труд отмечался благодарностями.

## БЕЛОВА Мария Павловна



## БЕЛОУСОВ Михаил Прокофьевич



Михаил Прокофьевич родился в крестьянской семье. С детства ему приходилось много трудиться, помогая семье.

Работал матросом на частных рыбацких судах на Азовском море. В 1925 году окончил морское отделение Ростовского политехникума путей сообщения.

Начинал матросом, затем был учеником штурмана, помощником капитана парохода «Память Ленина» на Дальнем Востоке. Служил в Красной армии.

В 1935-1939 годах – капитан ледокола «Красин», плавал в восточном секторе Арктики, осуществил первую проводку на восток грузовых судов за ледоколом. С августа 1938 года – капитан флагманского ледокола «Иосиф Сталин». Зимой 1939-1940 годов ледокол «Иосиф Сталин» под командованием М.П. Белоусова вывел из льда в Гренландском море на 80 градусов 30 минут северной широты и 1 градус 50 минут восточной долготы, к северо-западу от Шпицбергена, дрейфовавший в течение 812 дней ледокольный пароход «Георгий Седов». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1940 года за образцовое выполнение правительственного задания и проявленные при этом мужество и героизм капитану ледокола «Иосиф Сталин» Белоусову Михаилу Прокофьевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Ледокол «Иосиф Сталин» был награжден орденом Ленина.

С 1941 года Михаил Прокофьевич занимал должность заместителя начальника Главсевморпути при СНК СССР – начальника Морского управления. Одновременно с ноября 1941 по май 1942 года он – командир отряда ледокольных судов Главсевморпути, а с декабря 1942 года – начальник Управления беломорских ледовых операций, обеспечивал проводку караванов судов в Архангельск и по трассе Северного морского пути. С декабря 1943 года Белоусов возглавлял морские операции на Дальнем Востоке.

Капитан 1-го ранга. Награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За оборону Советского Заполярья».

В его честь названы два ледокола Арктического флота СССР, мыс у острова Циглера в архипелаге Земля Франца-Иосифа, мыс в Антарктиде, гора на острове Врангеля в Чукотском море.



Мария Васильевна из Воронежской области. Когда началась Великая Отечественная война, ей было 9 лет.

Немцы оккупировали ее родное село в июне 1942 г. Они сформировали жителей села в группы для отправки в Германию. Гнали людей до станции Алексеевка Белгородского района Воронежской области. Все пять человек семьи Марии Васильевны смогли сбежать из пересыльного лагеря и укрыться в селе Матрено-Гезово. Там жили до зимы 1943 г., потом вернулись домой.

С 1943 по 1945 год Мария работала в колхозе «Колодежанский», выполняя различную работу: носила питьевую воду в поле для колхозников, собирала колоски, укладывала снопы, убирала из-под машины обмолоченную солому. После войны она участвовала в восстановлении народного хозяйства.

В Верхне-Донском техническом участке пути Мария Васильевна трудилась с 1964 по 1988 год в качестве рядовой на буксирном флоте и обстановочных судах. Оработала на речном транспорте в общей сложности 24 года.

В настоящее время проживает в Павловске Воронежской области, ей 83 года.

Мария Васильевна награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту». Ветеран труда ВДСК.

## БОКЛАГОВА Мария Васильевна





## БОНДАРЕНКО Полина Ивановна



Полина Ивановна родилась в семье потомственного речника (конопатчика) Ивана Макаровича Головачева в городе Темрюк Краснодарского края.

В 1932 году в связи с назначением И.М. Головачева начальником пристани Краснодар его семья переезжает в город Краснодар. Через год новое назначение. В течение четырех лет семья Головачевых проживает в Ростовской области, где отец работал на реке Дон судоходным инспектором, начальником пристаней Ростов-на-Дону, Багаевская (р. Дон), Краснодонская (Северный Донец), Лиски (Воронежская область), Калач-на-Дону.

В 1941 году Головачевы вновь переезжают в Краснодар, где отец становится начальником 9-го военно-восстановительного отряда. Полина к этому времени окончила 10-й класс школы № 19 г. Краснодара.

Во время оккупации фашистами Краснодарского края с августа 1941 до марта 1943 года семья проживала на пристани Петровская, на реке Протока Славянского района.

В марте 1943 года мать с детьми вернулась в Краснодар, и Полина начала работать в изыскательской партии Кубанского технического участка пути 9-го военно-восстановительного отряда.

Полина Ивановна вспоминает: «Нашу деятельность в изыскательской партии можно сравнить с работой девушек-регулирующих на фронте, так как мы делали промеры глубин реки Кубань. Затем на перекатах и опасных для судоходства местах речники-путейцы устанавливали плавучие бакены (знаки навигационного ограждения судового хода) для безопасного прохождения судов, которые перевозили из Темрюка раненых бойцов с Крымского полуострова в Краснодар и размещали в госпиталях. Также по реке Кубань из Краснодара в Темрюк осуществлялись перевозки военного снаряжения и продовольствия для бойцов Красной армии».

С февраля 1944 по сентябрь 1945 года Полина рабочая в 11-м военно-восстановительном отряде г. Даугавпилса Латвийской ССР, куда отца перевели на службу. Затем девушка принимает решение учиться и поступает в Даугавпилсский государственный педагогический институт.

После окончания вуза она работала учителем русского языка и литературы в Даугавпилсе, Ессентуках и Краснодаре.

В 1952 году Полина Ивановна вышла замуж за фронтового офицера-танкиста и уехала с ним на Дальний Восток. В 1960 году семья Бондаренко вместе с детьми возвращается в родной для Полины Ивановны Краснодар. В этом же году Полина Ивановна поступила на работу в Кубанский технический участок пути Управления Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина на должность кассира. Затем продолжительное время работала бухгалтером расчетного отдела. В общей сложности она трудилась здесь 19 лет до ухода на пенсию.

За многолетний добросовестный труд на водном транспорте ей присвоено звание «Ветеран труда». Полина Ивановна многократно поощрялась администрацией технического участка пути.



Нина Ивановна родилась в Сталинградской области. И всегда считала, что «где родился – там и пригодился». Она любила свою малую родину и всем сердцем желала ее скорейшего возрождения после ужасающих разрушений в ходе Сталинградской битвы.

Уже с 1943 года она работала на восстановлении Сталинграда. Бралась за любую, даже самую непосильную для женщины работу, строила доменные печи. Не работали электростанции, водопровод, канализация. За водой ходили на Волгу. 3 февраля 1943 г. в связи с разгромом немецко-фашистских войск руководство города обратилось ко всему населению Сталинграда: «Товарищи! В тяжелых боях вы отстояли свой город, а в напряженном труде возродим его...» И сталинградцы, засучив рукава, приступили к работе.

На стенах руин появилась надпись: «Мы возродим тебя, город-герой!». 15 марта 1943 г. в Сталинграде была восстановлена телефонная и телеграфная связь, где работали в основном девочки-подростки. В марте 1943 г. СталГРЭС дала ток южной части города.

Когда вышла замуж, приехала в пос. Комсомольский. С 1955 по 1986 год Нина Ивановна работала поваром в детском саду № 2 Донского РГСИС. Трудилась с удовольствием, не раз отмечалась почетными грамотами.

Ветеран труда.

Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

## БОРИСОВА Нина Ивановна



## БОРИСКИН Борис Федорович



Борис Федорович родился 15 февраля 1927 года в станице Новотитаровской Динского района Краснодарского края в семье рабочих.

Для многих людей выбор профессии предопределен уже с самого детства. Вероятно, это относится и к Борискину, который прослужил на реке Кубань 73 года.

В 1949 году Борис Федорович окончил Киевский речной техникум по специальности «штурман». Будучи способным, пытливым и настойчивым человеком, Борис Федорович быстро поднимался по служебной лестнице: вырос от рядового рулевого парохода «Красноармеец» до руководителя инспекции по безопасности судоходства в Кубанском бассейне.

Председатель Совета ветеранов Кубанского водного узла Борис Федорович Борискин вспоминает, как он попал на водный транспорт: «Вероломное нападение фашистской Германии на СССР 22 июня 1941 года прервало мирный и созидательный труд миллионов людей. Прервала и мою учебу в школе. В 1943 году я был зачислен на курсы рулевых при 9-м военно-восстановительном отряде в городе Краснодаре (начальник И.М. Головачев), подчинявшемся командованию Азовской военной флотилии. В основном учеба проходила на судах, подвозивших вооружение и технику к передовой линии фронта. В составе отряда работала группа ЭПРОН под командованием капитана 2-го ранга А.Е. Болгова, занимавшаяся поднятием затопленных судов со дна реки Кубань. Наряду с ней существовала судоподъемная группа во главе с К.Н. Панкратовым, в основном состоящая из женщин и подростков 15-16 лет, объединенных в несколько бригад. Работы проводились круглосуточно, и уже к концу мая 1943 года на счету кубанских речников было 12 катеров и 14 мелких барж, поднятых со дна реки Кубань и тщательно отремонтированных. Героически трудились все, но особо хочется отметить работу бригады Н.П. Архиповой, старшин судов Н.П. Каданца, Д.Н. Прошечкина, шкипера И.И. Погорелова.

В Краснодар из других пароходств по железной дороге начали поступать самоходные и несамоходные суда, выгрузка которых с платформ



и спуск на воду производились судоподъемными бригадами и слушателями курсов рулевых и шкиперов в районе станкостроительного завода имени М. Седина. Для этого использовались деревянные брусья – «склизы» и ручные лебедки. Это была тяжелая работа.

Летом и осенью 1943 года поступило более 20 самоходных и около 30 несамоходных судов. В помощь речникам прибыла большая группа морских офицеров и краснофлотцев. На самоходные суда «Ворошиловский стрелок», «Парашютист», «Медик», «Котлас», «Пермяк» и другие установили спаренные зенитные пулеметы, а в экипажах ввели должность пулеметчика.

Боевые действия требовали бесперебойной доставки боеприпасов, снаряжения и военной техники, поэтому прибывшие суда сразу укомплектовывались экипажами и отправлялись на передовую.

Дисциплина на флоте отличалась особой строгостью, за малейшее нарушение по службе виновных привлекали к ответственности по законам военного времени. Во многом от слаженной и четкой работы речников Кубани зависел исход боевых операций на Тамани в 1943 году.

Всего на курсах в 9-м военно-восстановительном отряде было подготовлено более 100 рулевых, мотористов и шкиперов из числа подростков, приобретающих знания и навыки на катерах и баржах в нелегких условиях военного времени, зачастую с риском для жизни...

В память о погибших речниках Кубани, отдавших свои жизни при освобождении Тамани и Крымского полуострова от немецко-фашистских захватчиков, по инициативе ветеранской организации Кубанского пароходства и узлового комитета ДОСААФ сооружен памятник у хутора Тиховского (пристань Ивановская).

9 октября 1943 года Таманский полуостров был полностью освобожден от гитлеровцев, и военные действия с Кубани переместились на Керченский пролив, откуда совершались десантные операции по освобождению Керчи.

За долготелный непрерывный период работы Борис Федорович воспитал не одну плеяду подрастающего поколения молодежи, впоследствии работающей на водном транспорте Кубанского бассейна и Южного федерального округа России. Чуткое и внимательное отношение к людям, скромность и порядочность являются отличительными чертами характера этого замечательного ветерана флота, участника войны. С ним приятно вести беседу на речную тематику, а его богатейший трудовой опыт капитана с высокой эрудицией, судоводителя-наставника – пример для подражания.

Одновременно с трудовой деятельностью начиная с 1946 года Борис Федорович неустанно занимается общественной работой: в молодости был секретарем комсомольской организации, затем председателем профсоюзной организации, секретарем партбюро. С 1995 года он бессменный председатель Совета ветеранов Кубанского речного пароходства, член ветеранской организации Западного округа г. Краснодара, руководитель секции памятных дат и памятников, отражающих подвиги ветеранов в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов. Борис Федорович является автором уникальной книги «Кубань – река судоходная».

За плодотворный многолетний труд на водном транспорте Борис Федорович Борискин удостоен звания «Почетный работник речного флота», награжден многими правительственными наградами, юбилейными медалями и ценными подарками администрации города Краснодара и губернатора Краснодарского края.

## БЫКАДОРОВ Григорий Семенович



Григорий Семенович встретил войну на своем родном хуторе Заикинском станицы Казанской Верхне-Донского района Ростовской области. Ему было 14 лет.

Территория хутора не попала под немецкую оккупацию, и он с 1941 по 1943 год работал в колхозе «Большевик» прицепщиком на тракторе. Вместе с трактористом участвовал во вспашке полей, севе, уборке колхозного урожая.

В 1944 г., когда Быкадорову исполнилось 17 лет, он ушел на фронт. Сначала попал в учебную стрелковую часть, а потом в стрелковый полк. Там он служил до конца войны, а после войны оставался в армии до 1951 г.

Награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Григорий Семенович работал в Верхне-Донском техническом участке пути с 1973 по 1990 год в качестве аккумуляторщика береговой обстановки пути на участке реки Дон рядом со станицей Казанской. Неоднократно поощрялся премиями.

Отработал на речном транспорте в общей сложности 17 лет.

В настоящее время проживает на хуторе Заикинском Верхне-Донского района Ростовской области. Ему исполнилось 88 лет.



Владимир Гаврилович родился в Ростове-на-Дону в семье рабочего. Окончил морской политехникум. Поступил в Ростовское-на-Дону мореходное училище имени Г.Я. Седова, после окончания которого работал багермейстером земснаряда на каналах и в портах Поти и Керчь.

Окончил Ейское военно-морское авиационное училище. Служил стрелком-бомбардиром в 40-м бомбардировочном авиационном полку 63-й тяжелобомбардировочной авиационной бригады дальнего действия Военно-воздушных сил Черноморского флота. Участник обороны Одессы и Севастополя.

Штурман авиационной эскадрильи капитан В.Г. Василевский к маю 1944 года совершил 292 боевых вылета. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм капитану Василевскому Владимиру Гавриловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В дальнейшем выполнял задания по разведке на морских коммуникациях и в портах Румынии и Болгарии. После войны продолжал службу в Военно-воздушных силах.

В 1955 году окончил Военно-воздушную академию. С 1968 года полковник В.Г. Василевский в запасе. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, «Знак Почета», медалью «За боевые заслуги».

## ВАСИЛЕВСКИЙ Владимир Гаврилович



## ВАСИЛЬЕВ Иван Николаевич

Иван Николаевич с детства был приучен к крестьянскому труду, самостоятельности и ответственности.

Начало Великой Отечественной войны он встретил тринадцатилетним подростком. С июня 1941 по октябрь 1943 года их семья находилась в оккупации. Отец Николай Григорьевич Васильев в 1942 году погиб в боях под Сталинградом.

После освобождения родной Витебской области Иван Николаевич был принят рабочим связи 6-й дистанции сигнализации связи Западной железной дороги.

В марте 1950 года он переехал в с. Береславка Калачевского района Волгоградской области на строительство Волго-Донского судоходного канала им. В.И. Ленина. Работал в Береславском стройрайоне линейным техником связи, затем старшиной обстановки пути Калачевского узла связи.

В 1974 году устроился электромонтером линейных сооружений на верховых работах по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту воздушных линий связи Узла связи и радионавигации ВДСК им. В.И. Ленина. Трудовую деятельность Иван Николаевич завершил в 2005 году в возрасте 78 лет. К работе относился добросовестно, был исполнительен, отличался высокой дисциплиной, свой богатый опыт и знания передавал молодежи, пользовался заслуженным уважением и авторитетом.

Общий стаж работы Васильева составляет 60 лет, из них 55 – в Узле связи и радионавигации ВДСК им. В.И. Ленина.

За долгий добросовестный труд, за преданность делу Иван Николаевич был награжден многочисленными знаками отличия и медалями. Среди них медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту» и другими. Он имеет звание «Отличник речного флота».

В настоящее время проживает в пос. Береславка Калачевского района Волгоградской области со своей женой Верой Петровной Васильевой, в браке с которой состоит с 1951 года. У Ивана Николаевича трое детей, восемь внуков, девять правнуков и два праправнука.



Анна Павловна родилась в Бекетовке (сейчас это Кировский район Волгограда). Когда началась война, отец ушел на фронт, а семья осталась в Сталинграде. Эвакуироваться не смогли, пережили и бомбежки, и артобстрелы, но самым страшным был голод. Питались, чем Бог пошлет: и лебеду варили, и картофельные очистки. Иногда солдаты подкармливали.

После окончания Сталинградской битвы Анна пошла работать – на рабочую карточку давали больше хлеба и кормили в столовой горячей пищей. Она разбирала завалы, складывала кирпичи, собирала мусор.

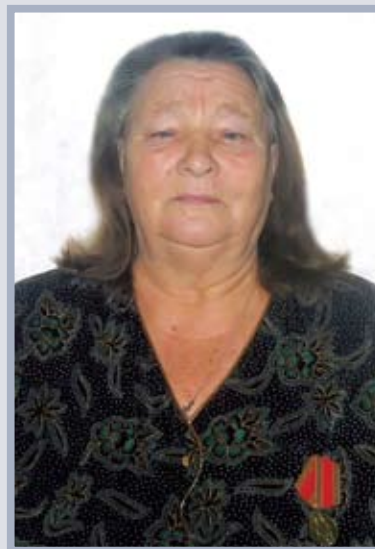
В 1950 году Волчанская узнала о строительстве Волго-Донского судоходного канала. Поступила в учебный комбинат в Красноармейске. После окончания приехала работать в пос. Комсомольский. Всю свою жизнь связала с Волго-Донским судоходным каналом, и никогда об этом не пожалела. На работу шла с удовольствием, заражала окружающих энергией и оптимизмом.

После окончания строительства канала работала судопропускником на Мариновском гидроузле. Ушла на пенсию в 1990 году.

Ветеран труда, ветеран ВДСК.

Анна Павловна награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», многочисленными грамотами и благодарностями.

## ВОЛЧАНСКАЯ Анна Павловна





## ВЫСТАВКИНА Нина Ивановна



Нина Ивановна из многодетной рабочей семьи. Отец работал на железной дороге, мать была домохозяйкой. Все шестеро детей с детства были приучены к труду, росли скромными и работающими.

Во время войны Нина Ивановна работала в совхозе в родной Сталинградской области. В эти годы в области большое развитие получила сушка картофеля и овощей. Это объяснялось тем, что в сушеном виде они в 8-10 раз легче свежих, гораздо транспортабельнее и удобнее для хранения. Сушеная продукция занимала значительное место в поставках армии и флоту. Однако возможности переработки были весьма ограничены. Мощность имевшихся заводов и сушилок была использована полностью, однако ее не хватало. Поэтому широкое распространение получила сушка картофеля и овощей в столовых, пекарнях и крестьянских печах. Кроме того, стала применяться ранее не практиковавшаяся солнечно-воздушная сушка овощей и зелени.

После войны Нина Ивановна работала на восстановлении разрушенного хозяйства. И семье надо было по-прежнему помогать, отец с войны не вернулся, погиб в 1942 году.

В 1949 году Н.И. Выставкина пришла работать на строительство Волго-Донского судоходного канала, а после завершения стройки всю жизнь трудилась на эксплуатации канала судопропускником. Ее местом работы был гидроузел № 2,3. Принимала участие в социалистическом соревновании. Была общественницей.

В 2001 году Нина Ивановна ушла на заслуженный отдых.

За отличные производственные показатели Выставкина неоднократно поощрялась. Среди ее наград медали «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», благодарности руководства.

Ветеран канала.



Родился на хуторе Малая Голубая Калачевского района Сталинградской области.

До войны успел окончить 5 классов. Вместе с родителями переехал в Калач. Семья большая, жили очень бедно.

В 1941 году жители Калача, как и все население нашей Родины, встали на защиту своей земли. Всего за годы войны в ряды Красной армии военкоматом города было призвано около 10 тысяч человек, более 3600 из них не вернулись.

О периоде оккупации Калача сохранилось немало сведений. Свидетельства очевидцев помогают точно представить всю тяжесть оккупации, которая легла на плечи калачевцев. В окрестных хуторах, как и в самом Калаче, захватчики создали несколько концлагерей, в которых содержались в основном военнопленные, но были и мирные люди.

Издевательства и убийства взрослых и детей были повсеместно распространены в Калаче. Обычно поводом для расстрела был саботаж или сопротивление фашистам, но иногда завоеватели просто развлекались.

После освобождения Калача от фашистских оккупантов Николаю пришлось идти работать. В штанах, сшитых из полотенца, и рубашке из старой наволочки пришел проситься на работу в Калачевские ремонтно-механические мастерские. Подростка пожалели и взяли разнорабочим. Восстанавливая старое и строя новое, жители города сумели в кратчайшие сроки поднять славу земли Калачевской на новую высоту. И даже в нелегкое военное время, находясь в тылу, они жертвовали средства на укрепление боеспособности Красной армии. Собирались деньги на танковую колонну «Калачевец», на фронт отправлялись посылки с теплыми вещами для наших воинов.

Уже после войны Николай окончил школу ФЗО при тракторном заводе. С 1950 по 1953 год служил в рядах Советской армии.

Вернувшись домой, с 1956 по 1986 год работал в ремонтно-механических мастерских Донского РГСИС мастером. Тридцать лет отдал родному предприятию. К работе относился творчески, любил свое дело.

Ветеран ВДСК. Труженик тыла. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

## ГЕРАСИМОВ Николай Васильевич



## ГОНЧАРОВ Василий Дмитриевич



«На священную войну поднялся весь советский народ. В этой войне фронт и тыл слились воедино, они объединены одной волей, одним стремлением – полностью разгромить, уничтожить кровавый фашизм» – эти слова из передовой статьи, которую зачитал учитель, врезались в память подростка, отозвались в сердце... Василий уже не раз становился свидетелем, как почтальон приносил в их село похоронки. Великая Отечественная война была в самом разгаре. И он, школьник, вместе с товарищами приближал победу на трудовом фронте.

После школы или в период каникул Василий отправлялся убирать зерновые, работал на току. Да и дома нужно было помогать по хозяйству – жили трудно, подчас голодали. Всю весну, лето и осень ходил босиком – от снега до снега. Особенно плохо было, когда работали в поле. По стерне ноги кололи в кровь. Одежда была как у всех – с чужого плеча. Еда – капустный лист, свекольный лист, крапива, болтушка из овсяной муки. Хлебали подсолненную воду. Картошку, морковь сушили и в посылках отправляли на фронт.

После войны он не сразу определился с профессией. В 1966 году пришел работать в ДРГСИС, сначала в Береславский участок канала электромонтером, затем перевелся в ЖКО пос. Комсомольский. Здесь прошла вся его трудовая жизнь.

Гончаров награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», грамотами.



Василий Павлович родился на хуторе Затонский Шолоховского района Ростовской области.

Когда началась война, ему было 11 лет, он только что окончил 5-й класс Затонской школы.

В сентябре 1943 г., едва подросток, поступил на работу в Верхне-Донской технический участок пути рабочим в военно-восстановительный отряд. В то время многие грузы перевозили по р. Дон и было необходимо поддерживать глубину реки и перекатов. Будучи несовершеннолетним, Василий наравне со взрослыми устанавливал плетни, колышки, меловые полузапруды, выполняя тяжелую работу. После войны решил связать свою жизнь с водным транспортом.

В 1951 году он был переведен старшиной на буксирный флот. Работал вторым помощником капитана на т/х «Печина», капитаном на т/х «Огрудок», капитаном – сменным помощником механика – мастером пути на обстановочном флоте. Уволен в апреле 1992 г. в связи с уходом на пенсию по старости. Отработал на речном транспорте в общей сложности 49 лет.

Работая в филиале ВДСК, занимался обеспечением безопасности судоходства на Верхнем Дону.

За добросовестный труд он неоднократно награждался почетными грамотами, денежными премиями, участвовал в социалистических соревнованиях.

В 1978 г. награжден орденом Трудовой Славы III степени, в 1970 г. – медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», а в 1996 г., находясь уже на заслуженном отдыхе, за многолетний труд на речном транспорте – медалью «300 лет Российскому флоту».

В.П. Гречкин является ветераном труда Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

В настоящее время проживает на хуторе Затонском Шолоховского района Ростовской области в возрасте 85 лет.

## ГРЕЧКИН Василий Павлович



## ДЕРГУНОВ Егор Иванович



Егор Иванович родился в 1933 году в Воронежской области. Детство вспоминает с грустью, потому что мало в нем было радостных событий.

Семья жила на селе, много трудилась, но трудностей хватало. А тут еще война. Отец ушел на фронт, мать надрывалась с четырьмя детьми. Потом на отца пришла похоронка. Не стало близкого человека, и пережить это Егор смог, потому что почти у всех его друзей случилось такое же горе.

Через два года после победы умерла мать. Четверо детей остались сиротами. В этом же году Егор поступил в ремесленное училище № 16 в г. Липецке.

С 1949 по 1953 год он работает на Липецком тракторном заводе формовщиком. В 1953 году его призывают в ряды Советской армии. В 1956 году дивизию по тревоге отправили в Венгрию, где он находился несколько месяцев. В 1957 году демобилизовался и решил попытаться счастья на новой грандиозной стройке страны. Приехал на Волго-Донской судоходный канал, с которым связал всю жизнь.

Капитан-механик т/х «Плес». Ветеран ВДСК. Награжден медалью «300 лет Российскому флоту», многочисленными грамотами и благодарностями.



Станислав Федорович – ветеран тыла, во время Великой Отечественной войны работал с сентября 1944 г. электрообмотчиком на ремонтном заводе в пос. Артем города Шахты Ростовской области. Горячо воспринял призыв руководства страны осваивать новые методы ремонта «в условиях Отечественной войны с озверелым фашизмом» и, несмотря на юный возраст, трудился, перевыполняя нормы. Станислав Федорович всегда любил свой город. 22 июля 1942 года Шахты были захвачены немецкой армией. За весь период войны город и его население сильно пострадали: были разрушены многие здания и памятники культуры, государственные и учебные учреждения. Население подверглось страшным мучениям и повальному расстрелу без суда и следствия.

После войны Станислав Федорович занимался восстановлением народного хозяйства, брался за любую работу. Проявлял инициативу, рабочую смекалку, приобретал опыт. Несмотря на значительные разрушения, город после войны начал быстро осваиваться. В период с 50-х по 90-е годы было открыто и построено много новых предприятий, таких как Шахтинский молкомбинат, Государственная обувная фабрика, хлопчатобумажный комбинат, завод «Гидропривод» и т.д.

В августе 1975 года пришел на работу в трест «Донгидрострой» на должность главного энергетика, где проработал до завершения строительства Константиновского гидроузла. После ввода в эксплуатацию Константиновского гидроузла продолжил работу в должности энергетика до ухода на пенсию в 1999 году.

Пользовался авторитетом и уважением коллектива.

## ДОБРОНЕЦ Станислав Федорович



## ДОЛГОПОЛОВА Раиса Ивановна



В 1941 году Раисе Ивановне исполнилось 10 лет. Вместе с матерью, братом и сестрами жила в колхозе «Сталинская конституция» Павловского района Воронежской области.

Семья нуждалась. Раиса Ивановна вспоминает, что ее привлекали для работы в колхозе за трудодни. Поскольку она была несовершеннолетней, трудодни записывали матери. Работа в колхозе была разной. Девочка носила питьевую воду в поле для рабочих, полола на колхозном поле свеклу, пасла коров, собирали колоски пшеницы, помогала вязать снопы, работала на току. За лето она заработала воз соломы, мать его продала в районном центре и купила в столовой пшенной каши для всей семьи.

Когда немцы подошли совсем близко, семья переехала на хутор Шкурлат, затем в село Семеновка. Жили на квартире, спали на соломе, голодали. Весной 1942 г. вернулись в родной колхоз.

В возрасте 21 года Долгополова поступила на работу в Верхне-Донской технический участок пути. Работала в филиале с 1952 по 1953 год в качестве матроса парохода «Печина», с 1964 по 1972 год – в качестве рядового плавсостава на земснаряде, с 1983 по 1986 год – на буксирном флоте и земснаряде. Уволена на пенсию по старости. Отработала на речном транспорте в общей сложности 12 лет.

Раиса Ивановна награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», ей неоднократно объявлялись благодарности.

В настоящее время проживает в г. Лиски Воронежской области, ей 84 года.



Иван Петрович родился 26 мая 1922 года в маленькой деревеньке в Воронежской области. Его родители – простые крестьяне, отец имел 4 класса образования. Мама была неграмотной. Иван был восьмым ребенком в семье. Жили трудно, но дружно. Природу любил и понимал уже в самом раннем детстве, со старшей сестрой ходил собирать цветы, лекарственные растения.

В 19 лет окончил школу. Из-за плохого зрения в армию не взяли. Поступил в Воронежский университет на биологический факультет, после первого семестра перевелся в лесохозяйственный вуз. Шла Великая Отечественная война. Днем студенты учились, вечером дежурили на крышах зданий, гасили фашистские бомбы – «зажигалки».

«В начале июля 1942 года немцы приблизились к Воронежу, – вспоминает Иван Петрович, – бомбили постоянно. На моих глазах были уничтожены химико-технологический институт и научно-исследовательский институт коллоидной химии. Сгорело 35 тысяч гектаров заповедного воронежского леса».

Институт, в котором учился Дударев, эвакуировали в Татарстан, а его самого направили курсантом в Тамбовское пулеметно-пехотное военное училище. Полный курс военного училища длился 4 месяца. Учился на отлично, а вот огневая подготовка не давалась – зрение подводило. И все же училище Иван окончил, получил офицерское звание, просился на фронт, но был направлен военруком в сельскую школу. Здесь работал до конца августа 1943 года.

Воронеж освободили, Иван вернулся в родной институт. Учеба началась с заготовки дров для отопления института и общежитий. Потом восстанавливали разбитое здание, изготавливали мебель, оборудовали учебные аудитории. Здесь, в институтских стенах, Иван познакомился со своей будущей женой Анастасией, и в 1944 году они расписались, сыграв веселую студенческую свадьбу.

В 1946 году Дударев получил диплом и распределение в Орловскую область. Строительство и ввод в эксплуатацию Волго-Донского канала всколыхнули всю страну. Многие молодые специалисты мечтали поработать на Волго-Доне. Дударевы тоже не оказались в стороне. В начале сентября 1952 года Иван с семьей прибыл в Сталинград, на Волжскую землю.

Иван Петрович был назначен старшим садоводом Чапурниковского района гидросооружений Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина. Пройдет всего несколько лет, и Дударев создаст на Волго-Донском судоходном канале дендрологический сад, где посетители будут удивляться и радоваться диковинным растениям, каких тогда не видели: софора японская, бархат амурский, мыльное и каменное дерево, гинкго двулопастный...

В 1980 году дендрологический сад Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина был объявлен государственным памятником природы с установлением в нем заповедного режима. В 1995 году на Международном форуме специалистов по растительности в Москве иностранные представители вышли с ходатайством в ЮНЕСКО о присвоении дендросаду статуса Международного заповедника природы.

Иван Петрович Дударев награжден медалями «За освоение целинных земель», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда»; почетными знаками «Отличник соцсоревнования МРФ СССР», «За охрану природы России», «За бережение и приумножение лесных богатств РСФСР»; тремя медалями ВДНХ. Ему присвоено звание «Почетный член ВООП».

## ДУДАРЕВ Иван Петрович





## ЕГОРОВА Зинаида Петровна



Зинаида Петровна родилась 22 октября 1923 года в многодетной крестьянской семье. Проживали Егоровы в деревне Княж-Павлово Бутурлинского района Нижегородской области. В 14 лет Зинаида уже выходила на полевые работы, даже руководила звеном девушек. Она была активной и в труде, и в общественной работе, да и в хороводе была бойкой: и пела, и плясала от всей души. В 16 лет окончила 8 классов, через год вышла замуж за паренька из ближайшей деревни. А когда нагрянула война, молодоженов отправили под Горький на строительство оборонительных рубежей.

Жили впроголодь, а зимним вечером уставшие до предела укладывались спать на полу избы. Иногда приходилось укрываться от вражеских бомбежек – фашисты совершали воздушные налеты, намереваясь уничтожить стратегический военный объект – Горьковский автозавод.

В феврале 1942 года супруга Зинаиды Петровны призвали на фронт, никаких известий от него не приходило, а после войны доставили извещение, что он был тяжело ранен в Сталинградской битве и скончался в госпитале 18 декабря 1942 года.

С апреля 1942-го до ноября 1945 года Зинаида Егорова возглавляла в своем колхозе молочно-животноводческую ферму, а перед новым, 1946 годом уехала в Куйбышев. Сначала часто меняла место работы – то одно, то другое не устраивало молодую женщину. Потом попало на глаза объявление о приеме на работу в Куйбышевский речной порт, где работникам давали жилье. С открытием навигации 1950 года Зинаида Егорова уже несла вахту на дебаркадере № 236 в качестве матроса.



– Однажды сижу на вахте, – вспоминает Зинаида Петровна, – подходит ко мне молодой мужчина в форме речника и с улыбкой говорит: «А не скучно ли вам на такой работе?» Слово за слово, и мы разговорились.

Оказывается, это был инженер-механизатор из Ленинграда, руководил монтажными работами на установке в Куйбышевском порту порталных кранов. Он посоветовал Егоровой учиться на курсах крановщиков, которые будут управлять новыми мощными кранами. Зинаида охотно откликнулась на предложение инженера и с закрытием навигации стала ходить на курсы. Получив удостоверение в начале навигации 1951 года, Зинаида Егорова была назначена крановщицей порталного крана венгерской фирмы «Ганц» грузоподъемностью 5 тонн. На кранах такого типа с помощью грейдера она вела разгрузку и погрузку волжских судов с сыпучими грузами, в частности каменного угля, по варианту «судно – вагон» и наоборот.

Так она трудилась восемь лет. В 1959 году Зинаиду Егорову назначили старшим крановщиком крана «Кировец» № 14. На этом мощном перегрузочном агрегате со своими подручными Евгенией Щепочкиной и Евдокией Кулагиной Зинаида Петровна работала еще восемь лет, и лишь в 1967 году ей пришлось покинуть кабину управления из-за болезни глаз.

Вот что она вспоминает о тех временах:

– Наша неразлучная женская тройца не только шла в одном ряду с мужчинами-крановщиками, но даже опережала сильный пол в производительности труда и была удостоена почетного звания экипажа коммунистического труда. Работали мы слаженно и с большой ответственностью, не допускали по своей вине поломок механизмов кранов и аварийных ситуаций. Перекрывали сменные задания и в итоге план месяца перевыполняли в полтора раза.

Зинаида активно участвовала в общественной работе. Коллектив Куйбышевского порта оказал ей доверие быть дважды избранной депутатом Самарского районного Совета депутатов трудящихся. Она была членом портового комитета профсоюза и входила в состав баскомфлота Волжского объединенного речного пароходства. Труд простой женщины-крановщицы высоко оценила Родина: Зинаида Петровна награждена орденом Ленина, медалью «Ветеран труда» и другими знаками отличия.

До выхода на заслуженный отдых Егорова трудилась приемосдатчиком на причалах порта Самара. А после продолжила трудовую деятельность в ЖКО речников Куйбышева до 1993 года. Таким образом, ее общий рабочий стаж составляет более 50 лет.



Экипаж крана Кировец-14. слева направо Е.Кулагина, З.Егорова, Е.Щепочкина

## ЕВСИКОВА Вера Павловна



Вера Евсикова, а тогда Шатковская, родилась в 1924 году в с. Старочудновская Гута Житомирской области. В семье было пятеро детей. Отца репрессировали, когда Вере было 12 лет. Матери было тяжело поднимать детей в одиночку, и девочке пришлось оставить учебу, чтобы работать в колхозе.

Началась Великая Отечественная война. Почти сразу немцы оккупировали Житомир. Веру забрали в трудовой лагерь, где заставляли работать на заводе. Освободили пленников красноармейцы в 1944 году. В этом же году Вера Павловна Евсикова ушла в Красную армию. Служила регулировщицей на 1-м Украинском фронте.

«Стояли на посту обычно по шесть-восемь часов, когда шли колонны. Днем с флажками – желтым и красным, ночью с фонарем трехцветным. Ночью, когда через голову била артиллерия, было страшно, но уходить было нельзя – продолжали стоять и регулировать», – вспоминает Вера Павловна.

Между сменами она помогала в госпитале.

В.П. Евсикова прошла всю Европу. Победу встретила в Германии.

В 1957 году вместе с мужем приехала на Волго-Донской судоходный канал и устроилась в Донской район гидросооружений, где и работала до выхода на пенсию в 1979 г.

Вера Павловна награждена медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», юбилейными медалями. Ветеран труда.



Алексей Андреевич родом с Урала, родился в Свердловской области в семье рабочего. Окончил 6 классов средней школы № 1 в Ивделе. Работал на радиоузле.

Перед войной уехал в Ростов-на-Дону, где окончил мореходное училище. Работал матросом на судах в Азовском морском пароходстве.

В 1941 году призван в Военно-морской флот и назначен мотористом на тральщик «Райкомвод». Участвовал в войсковых перевозках в Одессу и Севастополь.

В декабре 1942 года краснофлотец Елизаров переведен на сухопутный фронт. В составе взвода разведки 305-го отдельного батальона морской пехоты 83-й морской стрелковой бригады участвовал в Новороссийском десанте в феврале 1943 года. Во время десантной операции по освобождению Новороссийска в сентябре 1943 года командовал мотоботом № 17 дивизиона десантных мотоботов Черноморского флота. За образцовое выполнение заданий командования А.А. Елизаров был награжден орденом Красного Знамени.

Особо старшина 2-й статьи Елизаров отличился в ноябре 1943 года при форсировании Керченского пролива. Всего за время операции он совершил 17 рейсов, доставляя войска, боеприпасы, продовольствие в район высадки. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года за мужество, отвагу и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, старшине 2-й статьи Елизарову Алексею Андреевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». В декабре 1943 года за отличное выполнение заданий командования по высадке десанта в районе озера Солёное он был награжден медалью «За отвагу». В дальнейшем участвовал в боях за Белград, Будапешт и Вену.

В 1947 году старшина 1-й статьи Елизаров демобилизован. С флотом не расстался. Работал старшим помощником капитана в Дунайском пароходстве, начальником пристани Хоста Сочинского морского порта.

## ЕЛИЗАРОВ Алексей Андреевич



## ЕРШОВ Александр Семенович



Александр Семенович родился в хуторе Нижне-Журавский Константиновского района Ростовской области. К началу Великой Отечественной войны он как раз достиг призывного возраста. Всегда мечтал попасть в Красную армию, но не предполагал, что его служба совпадет с войной. Провожали в армию Ершова всей родней, давали напутствия, просили чаще посылать из армии весточки.

Так в 1941 году восемнадцатилетним юношей Александр Семенович попал на фронт. Прошел по дорогам Великой Отечественной войны в звании рядового до самой победы. Несколько раз был ранен, часто его жизнь была на волосок от смерти. И сам не знает, почему ему довелось выжить. Может, оттого, что очень скучал по родным местам, часто даже во сне видел бескрайние просторы русской земли, Дон в зеленых берегах, вспоминал, как в детстве ходил с ребятами на рыбалку, косил сено, трудился в деревне.

После войны, вернувшись в Ростовскую область, принялся восстанавливать разрушенное войной хозяйство. Более двадцати лет работал на различных предприятиях водителем.

На речном флоте в Нижне-Донском районе гидросооружений начал трудиться старшим кладовщиком склада № 2 в 1972 году. В 1983 году был назначен заведующим центральным материальным складом в г. Константиновске Ростовской области. Уволен в связи с выходом на пенсию.

Ершов имеет следующие награды: орден Отечественной войны II степени, медали «За отвагу» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».



Мария Антоновна во время Великой Отечественной войны по повестке военкомата была направлена из Сталинграда на тракторный завод закрытого типа в городе Нижний Тагил, где изготавливали быстроходные танки Т-34. Шел 1943 год.

К этому времени население Нижнего Тагила выросло с 160 тысяч до 500 тысяч человек. В эвакуацию прибыло 40 промышленных предприятий и учреждений со своими коллективами. Для приезжих в очень короткие сроки строили землянки – временное жилье, бараки и деревянные дома. Об уюте в таких условиях говорить трудно: 60 человек на 200 квадратных метров.

Было холодно и голодно. Была введена карточная система распределения продовольствия, установлены месячные нормы. У многих эвакуированных и трудмобилизованных была плохая одежда и обувь. Вместо телогрейки – старые пиджаки, вместо обуви – портянки. Спецодежду не выдавали, а купить было негде и не на что. Руководство города обязало организовать мастерские по ремонту и пошиву одежды и обуви.

20 декабря 1941 года тагильчане отправили на фронт первую партию танков Т-34. В течение всей войны не только увеличивалось количество выпускаемых танков, но и шла напряженная работа по улучшению их качества. Танк Т-34 в первые же дни войны показал свои преимущества перед немецкой бронетехникой. Его было труднее подбить, не каждый снаряд мог пробить его прочную броню. Мощный двигатель, маневренность, легкость – главные его достоинства.

Осенью 1942 года, когда шли напряженные бои под Сталинградом, в газете «Тагильский рабочий» было опубликовано обращение рабочих завода ВМЗ к трудящимся всего города: «Построим танковую колонну «Тагильский рабочий» на средства тагильчан...». В Госбанке был открыт счет, и в течение одного месяца, к 30 октября 1942 года, на него поступило 3 270 075 рублей. Танковая колонна была построена и состояла из 24 танков Т-34. Каждая из машин имела свое имя: «Коминтерновец», «Дзержинец», «Домохозяйка», «Металлург», «Колхозник» и другие. Главным танком был «Прожектор», построенный на деньги рабочих ВМЗ. Танки сопровождалась документами-наказами от тагильчан. В них они передавали всю поддержку и веру в победу. Вселяли в бойцов надежду на лучшее.

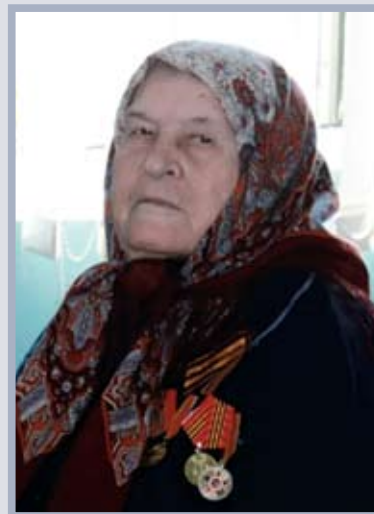
Мария работала на 4 станках по 24 часа в сутки. «Где спали, где не спали», – говорит она сегодня о тех суровых буднях. Когда выдавались свободные ночи, Мария работала в столовой: убиралась, мыла посуду, за что получала талоны на питание.

Мария отличалась смекалкой, многое умела из того, что делали взрослые мужчины. Например, хорошо стреляла. Причем практически из любого оружия и даже из пушек. Освоила все станки на заводе, и ей доверили обучать работе на них подростков, помогавших на предприятии. В конце войны вернулась в Сталинград.

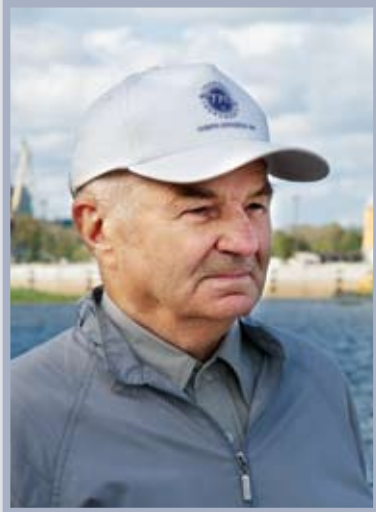
В Волгоградском РГС трудилась с 1969 г. рабочей столовой, судопропускником гидроузла, маляром.

Уволилась в 1983 году в связи с уходом на пенсию.

## ЗАБОЛОТНАЯ Мария Антоновна



## ЖУРАВЛЕВ Иван Дмитриевич



Война осиротила Ваню Журавлева: в 1942 году сгорел в танке на Карельском фронте отец Дмитрий Савватеевич, а когда учился в третьем классе, умерла мама, Татьяна Федоровна. Из родных душ только младшая сестренка Нина осталась. Да тетя, мамина сестра Евдокия Федоровна, у которой самой пятеро детей.

Чтобы не быть обузой, рано повзрослевший двенадцатилетний мальчик, окончив 4-й класс, стал проситься на работу. Взяли учеником бондаря, хоть и сам был немногим выше бочки. А в мае 1946-го решил, что надо дальше учиться, и... пешком ушел в Йошкар-Олу, до которой от их села в Кировской области было 50 километров. Ушел, никому ничего не сказав, даже без документов. Хотел в ремесленное училище поступить, куда, естественно, не взяли. Тогда находчивый паренек добровольно отправился в детприемник, где его появлению хоть и удивились, но не очень: таких беспризорников после войны по стране много было. Правда, их приходилось отлавливать, а тут сам явился! После медосмотра Журавлеву выдали и справку, и свидетельство о рождении, с его слов составленное. Так стал Ваня полноправным гражданином.

Пока взрослые гадали, что же дальше с мальчишкой делать, куда его определить, нашлась сердобольная женщина – Анастасия Федоровна (царствие ей небесное!) – забрала Ивана из детприемника к себе, устроила токарем на завод и в вечернюю школу. Хотя на учебу у него уже сил не оставалось. По закону парнишке, которому еще и четырнадцати не было, больше шести часов трудиться не полагалось, но он наравне со взрослыми всю смену трубил и даже в ночную выходил. Отработав так с мая по октябрь, опять пришел в государственное учреждение, на этот раз в райотдел народного образования:

– Определяйте меня в детдом. Хочу учиться!

Окончив пятый класс в детском доме Марийской АССР, Журавлев подался на родину – в Кировскую область, тоже в детский дом, куда явился на прием к директору с просьбой взять его – для «воссоединения с сестрой Ниной», там находившейся. Директор просьбу уважил, и не по годам серьезный Ваня, не доставляя казенному дому особых хлопот, благополучно окончил семь классов. Но дальнейшей своей судьбой он, уже привыкший к самостоятельности, опять-таки распорядился без вмешательства взрослых: поехал в 1949 году в город Горький – поступать в речное училище на полное гособеспечение.

– Жили мы в заречной части города, в кирпичных бараках на Февральской улице, а учились – в верхней, куда по утрам доставлял нас специальный трамвай. А после учебы возвращались строем. И через мост так шли, – вспоминает Иван Дмитриевич Журавлев. – Училище тогда было закрытого типа: командиры рот, военная дисциплина. По окончании присваивалось воинское звание – младший лейтенант.

Стажировался Журавлев, как и все, полгода в Балтийском море на торпедных катерах. А потом начальник штурманского отделения ГРУ Иван Сергеевич Мореходов пообещал:

– Назначим тебя на Дунай, на грузовой флот, полегче будет! В загранку пойдешь!

Не пришлось. Вернулся из отпуска – говорят: «Мандатная комиссия не пропустила!»

– А все потому, что «заложников» у меня на родине не было: ни матери, ни отца. Только сестренка, да и та несовершеннолетняя.



Таким нельзя было по тем временам за границу. Так и не пришлось поработать на Дунае! – не без сожаления вспоминает Иван Дмитриевич. – За всю жизнь нигде и не побывал, разве что в Риге – теперь ведь это тоже заграница!

Вместо Дуная назначили Ивана Журавлева на Волгу – на сормовскую самоходку «Вольск», где он проработал 3-м штурманом полтора года. И сразу же поступил... опять в ГРУ, но на другую специальность – механика.

– Тогда набрали экспериментальную группу: капитанов-механиков и механиков-капитанов. Учиться надо было два года: лето работаешь, зиму учишься, – рассказывает Иван Дмитриевич. – У меня два диплома: судоводительский и механика!

В 1956 году экипажи трех «Москвичей» стали работать – первыми на Волге – по совмещенным профессиям. На одном из них, «М-173», Иван Дмитриевич Журавлев по прогрессивному методу трудился капитаном-дублером – помощником механика.

– Когда я пришел, на «Москвичах» по 15 человек в экипажах было, а после внедрения «совмещенки» осталось по 6 человек в каждом!

К этому времени капитан Журавлев был уже женат на горьковчанке Римме Владимировне. Четыре года дружили, а познакомились в училище на одном из вечеров, куда приглашали девушек. Иван Дмитриевич, породнившись с родителями Риммы и ее двумя сестрами, избавился наконец от чувства сиротства. Оно, несмотря на всю его самостоятельность, не покидало вплоть до женитьбы. Потом и свои дети родились – сын Дмитрий и дочь Ирина – в комнате, которую Журавлеву дали в новом доме пароходства. Позднее трехкомнатную квартиру получили...

Жизнь, хоть и была нелегкой, налаживалась. Сестра Нина тоже со временем в Горький перебралась, здесь и замуж вышла...

В 1960 году экипаж «М-31», где Журавлев был капитаном – первым помощником механика, получил почетное звание коммунистического, стабильно перевыполняя план на 60-70 процентов. Коллеги, соревновавшиеся тогда друг с другом и ревниво сравнивавшие показатели, удивлялись: откуда у них столько пассажиров? А ларчик просто открывался – проявляли инициативу! Выносили, например, на дебаркадер проигрыватель с пластинкой и динамик. Когда пластинка с популярными мелодиями, привлекавшими всеобщее внимание на набережной, заканчивалась, – объявляли об очередном прогулочном рейсе. Народ реагировал. Ногами!

И так называемую веранду, толкаемую «Москвичом», экипаж Журавлева стал применять одним из первых:

– До 400 человек могли благодаря ей перевозить, – говорит Иван Дмитриевич, – 150 на «Москвиче» и 250 на

веранде! Сейчас такую веранду одна из нижегородских судоходных компаний в качестве причала использует.

На «ОМе» Журавлев в 1966 году капитаном работал. А когда 50-летие Советской власти отмечали, от Волжского пароходства в Москву в числе других судов и его ходило – для украшения столицы. Как раз напротив Кремля на Москве-реке стояли. На «ОМ-455» Иван Дмитриевич и поздравления принимал – с награждением его орденом «Знак Почета».

На «Ракеты» (первой для него была 168-я, а последней – 76-я) Журавлев пришел в 1969 году:

– Проблем особых не было – я ведь когда речное училище второй раз окончил, получил диплом 1-го помощника механика скоростного флота. На «Ракетах» даже легче было: на «ОМе», например, когда 400 километров от Васильсурска до Кинешмы ходили, ночь в дороге проводили. А на «Ракете» хоть и напряженно, но только днем работали.

Капитаном-дублером – помощником механика пришел Журавлев на свою первую «Ракету», на которой проработал десять лет, а на последней – шесть. В помещении под трапом всегда имелся набор из наиболее необходимых запчастей – нередко и на ходу приходилось что-то ремонтировать, пассажиры даже и не замечали.

Попадали и в серьезные ситуации, когда от опыта и быстрой реакции многое зависело, но, слава богу, аварий с человеческими жертвами в трудовой биографии Журавлева нет! Однажды из Городца на «Ракете» только вышла – оборвало гребной вал и винт около двигателя. Образовалось большое отверстие, куда мгновенно хлынула вода. Журавлев в это время в рубке был. Не растерялся: отверстие заткнули 700-граммовой бутылкой, которая, как он уже знал по опыту, как раз по диаметру подходила. Потом их ленинградская самоходка подцепила и отбуксировала в затон. Сами там и ремонтировали: гребной вал вытаскивали, меняли...

Когда Журавлев на пенсию вышел, еще семь лет проработал групповым механиком. И до сих пор, по его признанию, любит с железками возиться.

А вот родоначальником династии речников Иван Дмитриевич Журавлев так и не стал: и сын, и дочь избрали другую профессию – их матери. Римма Владимировна добилась-таки своего, повторяя детям:

– Хотите есть хлеб с маслом – идите в строители!

– А у речников, выходит, хлеб без масла?! – спрашиваю у Ивана Дмитриевича не без подначки.

– Выходит, так! – смеется в ответ.

– Признайтесь тогда, бывало ведь, что и жалели о своем выборе?

– Никогда.



## ЗАУГОЛЬНОВА Анна Андреевна



Анна Андреевна из поколения, чья юность опалена войной. И хотя ей не довелось воевать на фронте, в тылу в те годы было не легче.

Со своей малой родины – села Каменки Богородского района Горьковской области – их семья переехала в областной центр, когда трем дочкам надо было учиться. Аня, уже окончившая первый класс, пошла в городскую школу. Ученицей была старательной. В старших классах стала задумываться о высшем образовании, думала, в какой институт поступать. Но мирную жизнь прервала Великая Отечественная война.

Горький не был прифронтовым городом, но его заводы и фабрики, исправно снабжавшие передовую оружием и техникой, фашисты бомбили постоянно. Их семья жила у авиационного завода. Рядом – аэродром, самолеты, железная дорога, по которой на фронт шла военная продукция. Немецкая авиация не оставляла без внимания эти цели. Анна Андреевна помнит, как пережила первый налет вражеской авиации. Успела закрыть окно, а сама, сильно испугавшись, спасалась от бомбежки на полу в коридоре. Дом, слава богу, уцелел.

Еще врезались ей в память посещения военного госпиталя, открытого в одной из горьковских школ. Ребята, чтобы поднять настроение раненым бойцам, готовили для них концерты. У Ани был хороший голос, и она часто пела перед солдатами и офицерами. Особой популярностью в ее исполнении пользовались песни на белорусском языке. Выучила его, когда до войны их семья жила недолго в Витебске у родственников. Девушка не только пела пациентам госпиталя, но и помогала им писать письма, кормила, попить подавала, могла и руку перебинтовать, если медсестра занята.

Несмотря на все трудности военного лихолетья, ребята продолжали учиться в школе. После ее окончания Анна поступила в Горьковский государственный институт инженеров водного транспорта на гидротехнический факультет.

Вместо лекций и семинаров студенты отправились в Павловский район рыть окопы. Труднее всего приходилось девчонкам. Целый день намахаться лопатой – к вечеру ноет каждый сустав, спина разламывается.

– Молодые были, веселые, жизнерадостные, тяжести не ощущали, – вспоминает Анна Андреевна. – Вроде наработаешься так, что ни рукой, ни ногой шевельнуть не можешь, а отдохнешь немного – и снова полна сил.



Рытье окопов оказалось не самым сложным делом. Куда труднее было доставать на Волге бревна из воды. Кормили студентов в Макарьевском монастыре. Заугольнова помнит, как сидели все вместе за сколоченным длинным столом.

Топляки ловили тяжелым багром, стоя по пояс в ледяной воде. Однажды Аня, не отличавшаяся крупными габаритами, не удержала орудие труда и поранила руку. Девушку отправили домой подлечиться.

Аня не делала для себя никаких скидок на трудности той голодной поры – училась хорошо. После первого курса студентов-отличников из Горького отправили продолжать учебу в Ленинградский институт водного транспорта. В Северной столице в военно-транспортной академии учился двоюродный брат. Он знакомил Аню с городом, показывал достопримечательности.

– Трудное было время, – рассказывает Анна Андреевна. – Жили в общежитии. Получали продуктовые карточки и сдавали их на кухню, чтобы нас кормили. На день давали 200 граммов хлеба. А мы – молодые, хотелось развлечься, потанцевать. Как-то раз продала свой хлебный паек, чтобы билет на танцы купить. Думаю, ничего, поголодаю. Тем более что и сытыми-то в те годы почти никогда не были.

После окончания института Анна Андреевна попала по распределению на Волгу – гидротехником в Казанский технический участок пути. Затем ее перевели начальником русловой партии в Волгоградский технический участок пути. К тому времени она уже вышла замуж (с мужем, военным, познакомилась в поезде), родила сына. Правда, семейная жизнь не сложилась, и после развода она переехала в Горький.

Назначили ее начальником плеса Оки. Должность ответственная, хлопотная. Под началом Заугольновой были земснаряды, изыскательские партии, бакенщики.

– Работа сложная, интересная, – вспоминает Анна Андреевна. – А люди какие рядом! Замечательные, отзыв-

чивые, добрые, к делу с душой относятся. Никогда в нашем коллективе не было ни скандалов, ни ругани. Ко мне относились с уважением. И в мыслях не держала с реки уйти. Я так Волгу люблю...

Но так сложилась ее трудовая биография, что пришлось осесть на берегу: сменить речные просторы на кабинет управления. Новый поворот в жизни Заугольновой случился, когда ее перевели старшим инженером в отдел гидро-сооружений бассейнового управления, а затем – в отдел труда и заработной платы. С должности начальника отдела она и ушла на заслуженный отдых.

Поначалу после реки в управлении Анне Андреевне было нелегко. Совершенно другая деятельность, новый круг обязанностей. Но она сдаваться не привыкла: жизнь не часто ее баловала, дары с неба тоже не падали, всего приходилось добиваться собственным трудом. Так что и здесь, на новом месте, засучив рукава, принялась входить в курс дела. Изучала законы, целые папки документов чуть не наизусть учила – благо память не подводила.

Кто работал вместе с ней, вспоминают А.А. Заугольнову как принципиального, честного человека. Много лет кадровики с переменным успехом пытались бороться с приписками спусковых часов водолазами. Новый сотрудник кадровой службы решила наконец покончить с этой проблемой. Сама ездила на водолазные станции, сидела на берегу с секундомером в руках, проверяла, сколько времени на самом деле проводили водолазы под водой. Никто из них на въедливую начальницу не обижался: все по-честному.

Как говорит она сама, прожила сложную жизнь, но это научило ее не только терпению и стойкости, но и умению все делать собственными руками. Пока глаза позволяли, обшивала не только семью, но и знакомых. А ее вышивки до сих пор украшают комнату.

Сын уже ушел из жизни. Об Анне Андреевне сейчас заботится семья внука. Живут все вместе, дружно. На праздновании ее 90-летнего юбилея правнучка Наташа сказала: «Ничего, бабуля, ты у нас молодец, еще до ста лет доживешь!»

## ЗВОНОВА Юлия Ивановна



Почетный ветеран Нижнего Новгорода Юлия Ивановна Звонова, 15 лет возглавляющая Совет ветеранов судоходной компании «Волжское пароходство», отметила свое 80-летие.

В семейном альбоме Юлии Ивановны есть фотография: мама, папа и она с куклой, подаренной отцом. Когда началась Великая Отечественная война, отец Иван Евстафьевич Путилов ушел на нее и уже не вернулся. А у Юли оставался еще один замечательный подарок от папы – детская сумочка, но ее она передарила.

В госпиталь поселка речников под Уфой, где они тогда жили в доме-пятистенке у бабушки Марии Ивановны, прибывали раненные с фронта. Юля вместе с другими ребятами их навещала, с выражением читала стихи. Вот только подарить было нечего, семья жила трудно. Каждый ребенок старался что-то с собой принести, однажды и Юля пришла не с пустыми руками: решительно отрезав у сумочки лямки, подарила одному из бойцов «кисет». Такого, наверное, ни у кого больше не было: небесно-голубого шелка с детским выпуклым личиком посередине...

Сама она пошла в школу в 1942 году с портфелем деревянным, вернее, фанерным. Легко расставшись со своим шелковым сокровищем – сумочкой, завидовала тем, у кого были портфели настоящие, кожаные. Потом, после войны, и у нее такой появился, но как-то не запомнился. Зато хорошо помнит вкус лепешек из мороженой картошки и щей из лебеды. А еще гороха, которым наедались до отвала, собирая его на колхозном поле.

Мама чуть ли не сутками в военное время работала на судоремонтном заводе, тогда выпускавшем аэросани: здесь же, в затоне, они и испытывались зимой. Летом «вольная птица», как Юля сама себя называла, в свободное время пропадала на реке Белой и мечтала о будущем: впереди – вся жизнь. Только поскорее бы настала она, долгожданная победа!

Окончив десять классов, Юлия Путилова свое будущее ни с поселком речников, ни с судоремонтным заводом не связывала: ею овладело чемоданное настроение, «охота к перемене мест». Недобрав баллов в Ленинградском институте легкой промышленности, вернулась в Уфу и отдала документы в электромеханический техникум, куда ее зачислили без экзаменов сразу на третий курс.

В Уфе и с будущим мужем, Александром Звоновым, познакомилась. На танцах, где же еще! Выпускник Горьковского института инженеров водного транспорта, он приехал в Уфу по распределению. Потом Александра отправили на полгода во Владивосток – на военную перепод-



готовку. А когда вернулся, Юле случайно встретился – с чемоданом в руке. Вот и не верь после этого в приметы: перед самой защитой диплома Путилова поменяла не только фамилию, но и город.

Молодая семья Звоновых уехала в Горький, где жили родители Александра Алексеевича. После рождения старшей дочери зять и тещу Анну Фоминичну уговорил в Горький перебраться. Без ее помощи молодой специалист Юлия Звонова, как сама признается, вряд ли сумела бы окончить еще и ГИИВТ. Муж с высшим образованием, а чем она, жена, хуже!

Окончив (заочно) механический факультет Горьковского института инженеров водного транспорта, Юлия Ивановна работала на судоремонтном заводе вместе с мужем: мастером, диспетчером, инженером. Позднее и в Управлении Волжского объединенного речного пароходства трудились вместе, в разных, правда, отделах и на разных этажах: он – на втором, а она – на первом. А вот на работу всегда вместе шли.

Так и прошагали по жизни – нога в ногу, душа в душу – 27 лет, пока не разлучила кончина Александра Алексеевича, который умер на 52-м году от обширного инфаркта прямо в рабочем кабинете. Он тогда возглавлял планово-производственный отдел и партийную организацию управления пароходства. Беда не приходит одна: через год ушла и мама...

Впервые Юлии Ивановне, 47-летней тогда женщине, оптимистке по натуре, показалось, что жизнь остановилась. Старшая дочь уже училась в ГИИВТе, а младшей было всего-то 11 лет. Забота о детях, напряженная интересная работа, коллектив помогли выжить. А еще надо было заниматься садом, который так любил муж, достраивать дом, который он начал возводить своими руками. Она и теперь отдыхает там душой: такая красота и тишина, птицы поют...

Когда Юлия Ивановна пришла в технический отдел пароходства, он был малочисленным. Потом, вместе с обновлением флота – теплоходами австрийских, чешских, немецких проектов, строительством судов на подводных крыльях – отдел расширялся, структурировался по различным направлениям. Звонова, например, занималась

развитием и внедрением новой техники на Волге – от Ярославля до Астрахани. А еще она возглавляла профсоюзную организацию отдела: лидерские наклонности и тогда проявлялись.

Сотрудник музея речного флота при ВГАВТе Владимир Александрович Першин вспоминает про технический отдел ВОРПа, где он работал вместе с Юлией Ивановной под руководством Аркадия Ивановича Минчени, как про службу, умевшую даже в то, совсем не рыночное время зарабатывать деньги!

А Юлии Ивановне запомнился «человеческий фактор»: когда ей вручали министерскую награду – знак «Отличник социалистического соревнования», то поздравить старшего инженера в технический отдел пришел сам начальник Волжского объединенного речного пароходства Иван Алексеевич Щепетов.

Ветеранская организация Волжского пароходства, которая изначально насчитывала около 500 человек, была создана в 1987 году под председательством Виктора Макаровича Вихрева. Когда Юлия Ивановна Звонова возглавила эту общественную организацию, то по ее инициативе первым делом разработали и утвердили на общем собрании устав, которым ветераны руководствуются до сих пор. Технарь по образованию, Юлия Ивановна и эту работу четко организовала и распланировала.

Каждый из девяти членов совета имеет свое направление работы. По средам в помещении, которое давно стало для всех родным, кто-то обязательно дежурит, поэтому можно обратиться с любым вопросом. А многочисленные дипломы безмолвно свидетельствуют: работа кипит! Тех, кто прийти сам уже не может, навещают дома или в больнице. И не только по праздникам. Увы, все меньше остается участников Великой Отечественной войны.

К 170-летию Волжского пароходства, которое отмечалось в 2013 году, заслуженные ветераны, в том числе и Юлия Ивановна Звонова, кроме денежного вознаграждения, почетных грамот получили от компании по... тельняшке. Подарок трогательный и символичный: годы хоть и берут свое, но не стареют душой речники!

## ЗОБОВ Федор Федорович



Федор Степанович Зобов, отец Федора Федоровича, был родом из села Неверово Лукояновского района Горьковской области. В армию призван до начала Великой Отечественной войны и погиб в победном 1945-м в Восточной Пруссии. Младший его сын Федя переживал смерть под Сталинградом старшего брата – девятнадцатилетнего Василия, а вот среднего брата Николая ему удалось вернуть домой, когда того уже после войны забрали в армию.

Федя взял да и написал письмо Сталину. О том, что отец и брат погибли, мать умерла... На это письмо, отправленное по почте, пришел ответ за подписью полковника Савельева: «Ваше письмо направлено в Министерство обороны СССР, откуда получите ответ». Через два месяца Николай вернулся домой...

Маме своей, надорвавшей сердце смертями мужа и старшего сына, 14-летний Федя помочь не смог. Молодая еще Матрена Матвеевна умерла в 1948-м, оставив сына и дочку на попечение своей сестры, у которой и своих-то было четверо.

Хоть и не было уже родителей, которые наставляли бы подростка учиться, Федя в 1949 году с отличием окончил Неверовскую неполную среднюю школу и по совету дяди поступил на штурманское отделение Горьковского речного училища, которое тоже окончил с отличием. А потом, в 1958 году, и эксплуатационный факультет Горьковского института инженеров водного транспорта.

Холостого на момент распределения Федора Зобова отправили в город Благовещенск. Тот, что на реке Амур. А следом за ним поехала избраница сердца Маргарита, с которой курсант познакомился еще в училище, когда проходил практику рулевым на пассажирском теплоходе. В Благовещенске родился сын Николай.

«Батюшка» встретил молодоженов сурово – наводнением: оно на Амуре случается, когда в горах тает снег. Вместе с курсантами речного училища, в котором Зобову предстояло преподавать, укладывали на берегу мешки с песком.

– Работа оказалась для меня, молодого неопытного выпускника, тяжелой: преподавать пришлось сразу несколько спецдисциплин, – вспоминает Федор Федорович. – Одну – с середины, другую – почти с конца, третью – с начала!

Резко континентальный климат оказался неподходящим для родившегося в Благовещенске Коли, что довершило «разрыв» отношений с Амуром. После трех отнюдь не романтических лет молодая семья вернулась в Горький, где и начался пожизненный «роман» Федора Зобова с Волжским объединенным речным пароходством.

После трех лет работы инженером службы портов по смешанным перевозкам ВОРПа Зобова избрали секретарем комитета комсомола пароходства.



– Проводили мы соревнования за присвоение лучшим флотским коллективам звания «Комсомольско-молодежный экипаж», в полную силу работал «Комсомольский прожектор», шефствовали над «зелеными» стоянками, в ночное время (на общественных началах, разумеется) обеспечивали транзитный флот корреспонденцией и газетами. Комсомолу благодарен еще и потому, что именно в те годы я хорошо узнал Волгу и людей, на ней работающих, – везде побывал! Так что к назначению главным диспетчером службы перевозок и движения флота ВОРПа был вполне готов, – рассказывает Федор Федорович.

Грузовых диспетчерских тогда было четыре. Зобов командовал диспетчерской службой по закрепленным составам. В шестидесятые годы прошлого века теория вождения методом толкания успешно проходила на Волге практические испытания. Значительный импульс развития большегрузных толкаемых составов дала постройка в Венгрии серии судов типа «ОТ-2000», которые толкали уже по четыре секции.

– Зимой все суда были в Тольятти, куда и меня командировали, – вспоминает Федор Федорович. – Собирал капиталов и решал вместе с ними технико-эксплуатационные задачи: как лучше соединять между собой секции – одну за другой или рядом друг с другом – и как их эффективнее использовать. В то время даже теплоходы типа «Дунайский» стали водить четыре секции.

В 1973 году Зобов был участником ВДНХ СССР по освоению эксплуатации крупнотоннажных секционных составов на Волге. Профессор Леонид Михайлович Рыжов (его именем назван буксир-толкач), заведовавший в то время в ГИИВТе кафедрой организации движения, даже предлагал Зобову перейти к нему – на конкурсной основе – на преподавательскую работу. Но, как выразился Федор Федорович, в пароходстве удержали, «взяли в оборот»: как главного диспетчера представили, мол, тебя к ордену Трудового Красного Знамени, а получать его будет старший преподаватель вуза?!

После восьми лет работы главным диспетчером службы перевозок и движения флота довелось Зобову поработать инструктором отдела транспорта и связи Горьковского обкома КПСС, а в 1981 году его утвердили секретарем парткома Волжского объединенного речного пароходства.

Переход был плавным: когда еще инструктором в обкоме трудился, то на конференциях Федора Федоровича избирали членом парткома пароходства, а потом и вовсе «вернули» в родной ВОРП. Кандидатуру Ф.Ф. Зобова утверждал

тогда первый секретарь обкома партии Николай Иванович Масленников (позднее он занимал посты заместителя председателя Совмина РСФСР, председателя Госплана).

– На партийных конференциях пароходства, как правило, наш министр присутствовал. Когда я пришел, был уже Леонид Васильевич Багров, – вспоминает Зобов. – Если, например, звучала критика в каких-то выступлениях (а она всегда была!), требовал дать ему расшифровку, чтобы меры принимать – для устранения недостатков. Однажды я от Багрова выговор, правда, устный, «без занесения», получил. Тогда уже был заместителем начальника ВОРПа по кадрам. «Сергей Кучкин» столкнулся с грузовым теплоходом. Капитана с работы сняли, а вторым штурманом на «Кучкине» был молодой специалист – выпускник ГИИВТа. Вот за него-то и получил взыскание от министра – «за недостаток воспитательной работы». Как мне потом сказал Леонид Васильевич: «Подмахнул бумагу о его назначении – получай!»

Во время так называемой перестройки Федор Федорович приходил на работу... с бритвенным прибором, а то и запасной рубашкой в портфеле: всегда готов отправиться в командировку! То был период, когда коллективы неохотно принимали «назначенцев», порой очень даже толковых и знающих, предпочитая самостоятельно выбирать руководителя. Только после четвертой поездки, например, удалось Зобову «поставить» нового начальника Казанского порта, а из-за другого, Чебоксарского (наоборот, чтобы не сняли), пришлось три раза в командировке побывать.

Вдохнул Федор Федорович с облегчением, когда (уже при начальнике пароходства Иване Алексеевиче Щепетове) «кадры» передал другому заместителю начальника ВОРПа – Венедикту Витальевичу Кистеню, а сам вплотную занялся пассажирскими перевозками.

Но вот случился на Украине Чернобыль – Зобову довелось участвовать в ликвидации последствий аварии на АЭС. Трижды побывал в «зоне». Заключал договор на аренду двенадцати судов ВОРПа, занимался проверкой работ (утеплением, налаживанием подачи электроэнергии на суда с берега), которые велись на теплоходах, ставших плавучими гостиницами для ликвидаторов, трудившихся вахтовым методом. Судам и людям предстояло зимовать на реке Припять в поселке Зеленый Мыс, который вошел в историю как «Белый пароход». А Федор Федорович Зобов получил тогда орден Дружбы народов и инвалидность второй группы. Такая вот его личная черная быль о «Белом пароходе».

## ЗУБРИЛОВА Валерия Линовна



Валерия Линовна благодарна судьбе за то, что вырвалась из обожженной войной Украины и обрела родной дом в тихом поселке речников и судостроителей на живописном берегу Волги. С тех пор ее биография связана с флотом и замечательными людьми, встречающимися ей здесь.

Эшелон с беженцами, в основном женщинами и детьми из западных районов Украины, преодолев сотни километров в направлении Москвы, остановили буквально перед самой столицей. Железнодорожные пути были забиты составами. И тогда поезд направили в Горький. Так маленькая девочка, родившаяся в прикарпатском городе Стрый, оказалась в приемной семье, которая по воле обстоятельств стала для нее родной.

По окончании страшной войны не было смысла возвращаться в почти полностью разрушенный город (по воспоминаниям очевидцев, дома в Стрые больше напоминали развалины, а на месте сожженных поселков торчали печные трубы). В Прикарпатье велись ожесточенные бои. Понадобились годы, чтобы восстановить народное хозяйство и наладить быт. А потом у Валерии Линовны началась уже своя самостоятельная жизнь.

– Мне повезло с родителями, и моя судьба здесь складывалась прекрасно, – говорит она. – После окончания школы я устроилась фрезеровщицей на завод имени 40-й годовщины Октября, где трудились



ставшие мне родными люди. В цехе работала недолго – окончила Всесоюзный заочный речной техникум, получив специальность механика судоремонта, и перешла в техотдел. У нас собрался очень дружный и хороший коллектив. Мне нравилось в нем трудиться. Здесь я встретила своего будущего мужа Алексея Михайловича Зубрилова, конструктора в судоремонтной группе. После того как нам дали квартиру, я осталась на прежнем месте (у нас тогда уже подрастал сын Володя), а он пошел на флот.

Позднее и Валерии Линовне довелось поработать на судах. К тому времени умерли родители, и, когда сына призвали в армию, у нее не осталось причин, как рассудил супруг, быть на берегу. Устроилась мотористом к супругу на теплоход. Думала, что на одну навигацию (хотела потом вернуться в техотдел, к которому «прикипела душой»), а вышло, что на восемь лет. Из них семь практически провела в машинном отделении.

– И здесь прижилась, – улыбается собеседница, – порой до того увлекалась работой, что муж меня даже уговаривал подняться на палубу подышать свежим воздухом. Потом, когда по здоровью ушла на берег, несколько лет трудилась на Борском стекольном заводе. А там и пенсия подошла. После того как не стало Алексея Михайловича, я

устроилась кладовщицей на плавучую мастерскую в ООО «В.Ф. Танкер». В этой компании техническим менеджером трудится сын. Он и предложил мне работу, да я кем угодно бы пошла, чтобы только одной не сидеть дома. Помню, как всем нашим коллективом отмывали эту мастерскую. Пригнали ее в затон не в лучшем состоянии. А стала – как картинка.

По словам начальника РОП компании «В.Ф. Танкер» Владимира Николаевича Калинина, в подчинении которого находится экипаж «ПМ-1011», Валерия Линовна Зубрилова – очень ответственный человек и опытный работник. Ведет строгий контроль и учет материалов, за сохранность и выдачу которых отвечает. Составляет акты и содержит в порядке всю необходимую документацию. В свою очередь Валерия Линовна с большим уважением отзывается о своих коллегах, называя их профессиональными речниками, и говорит, что ей комфортно трудиться в мужском коллективе.

Сегодняшние ее домашние заботы связаны с внуками. У Валерии Линовны их трое – 20-летний Максим и маленькие близнецы Андрей и Саша. Летом ее ждет еще и дачный участок. В общем, старается вести активный образ жизни, всегда быть в движении.



## ИНКИН Михаил Афанасьевич



Михаил Афанасьевич родился в 1925 году в Александровском районе Ставропольского края. Поменял несколько школ, так как приходилось много переезжать с отцом, работавшим на селе ветеринарным фельдшером.

Окончил среднюю школу в 1942 году. Учась в 10-м классе, был мобилизован вместе с другими старшеклассниками на строительство противотанковых рвов в районе Солдато-Александровска и Буденновска.

Как многие юноши его возраста, Михаил рвался на фронт, но учителя школы настоятельно советовали окончить десятилетку. После школы Инкин работал помощником комбайнера в Журавской МТС, а затем преподавателем физкультуры в неполной средней школе с. Журавское. Мысли о фронте не давали покоя.

В феврале 1943 года он добровольно вступил в создаваемую в Ставрополе и на Кубани кавалерийскую часть. Однако военкомат направил его на учебу в г. Владикавказ в военно-пехотное училище на факультет минометчиков. По окончании ускоренного курса в должности командира минометного взвода Михаил уехал на фронт в 78-ю стрелковую дивизию в 464-й стрелковый полк. Дивизия входила во 2-й Украинский фронт. Уже в конце 1943 года Инкину довелось принимать участие в боях на границе Украины и в Молдавии.

Фронтовые дороги привели его в Румынию, Чехословакию, Венгрию, Австрию, которые он освобождал. В боях форсировал реку Дунай, участвовал в сложных боях в горах Рожново (Чехословакия), получил благодарность Сталина. В Венгрии получил обморожение, но от госпиталя отказался. Сражался в боях за освобождение Дебрецена, а затем Будапешта, где немцы были окружены советскими войсками в городской черте Буда у берегов Дуная.

Подразделение, где служил Инкин, было направлено на перешеек у озер Балатон и Весенце (30 км от Будапешта), где по замыслу командования предполагалось танковое наступление фашистов. «В этой тяжелой битве моему взводу была отведена роль для отсечения огнем минометов пехоты противника от танков и отступления с боями до реки Дунай, – вспоминает ветеран. – Немцы не сумели разгадать планы командования 2-го Украинского фронта и оказались в котле, который был полностью уничтожен. За этот бой я был награжден орденом Красной Звезды. Дальнейшие бои были за полное освобождение Венгрии и продолжались в Альпах на территории Австрии. Здесь



мне пришлось перенести тяжелую контузию, когда немцы обстреляли мой наблюдательный пункт. От госпиталя снова отказался».

Войну Михаил Афанасьевич окончил под городом Грац (Австрия) 9 мая 1945 года.

После демобилизации Инкин поступил учиться в Одесский институт инженеров морского флота на эксплуатационный факультет. Одновременно он приступил к поискам работы, потому что помощи студенту никто оказать не мог (у родителей было 8 детей). «Я работал в доме колхозника, на рынке культурорганизатором, рубил дрова для жителей Одессы. Удалось поработать и в Сталинском райисполкоме, и военруком некоторых школ, и начальником пионерских лагерей, а в общежитии института – паспортистом и даже комендантом», – рассказывает Инкин.

Окончил институт в 1952 году и был направлен на север Дальнего Востока, в малоизвестный тогда порт Ванино. Здесь он строил причалы, монтировал плавучие портовые краны, благоустраивал жилье. Пришлось сменить не одну должность: инженера морфлота, диспетчера флота, оформителя таймшитов, заместителя начальника района по складской части, начальника группы причалов, главного технолога порта.

В 1956 году Михаил Афанасьевич был избран секретарем парткома порта. Держал связь с проектным институтом «СоюзморНИИпроект», который по заданию ММФ СССР проектировал развитие порта Ванино. В этот период были построены новые причалы, бункерная база, постоянно устанавливались порталные краны, росли железнодорожные пути, мастерские порта, навигационные знаки. Появились новые Управление порта, столовая, больница для моряков, клуб. Были построены жилые дома, школа № 40, стадион и пионерский лагерь на реке Чистоводной и многое другое. Инкин был награжден медалью «За доблестный труд».

На Дальнем Востоке Михаил Афанасьевич создал семью, однако по состоянию здоровья жены пришлось задумать-

ся о переезде в другую местность. Ему предложили должность старшего диспетчера в порту Сочи. В апреле 1962 г. он перевелся из порта Ванино в морской порт Сочи на новую работу.

На новом месте он сразу включился в дело. Как раз в это время порту первому в стране было поручено принять и испытать судно на подводных крыльях «Комета-1» конструктора Алексева, известного своими талантливыми изобретениями судов.

«Морской вариант «Кометы-1» был тогда совершенно не изучен. Мне в составе большого коллектива порта посчастливилось оценивать это быстроходное судно. Оценка была высокой, и вскоре началось пополнение флота «Кометами», – делится воспоминаниями Инкин.

«Комета» из Сочи родила новые скоростные маршруты на юг: Гагра, Сухуми, Очамчира, Поти, Батуми... Изучалась линия по Азовскому морю до порта Мариуполь.

В 1965 году Михаил Афанасьевич был избран секретарем партбюро порта, стал участвовать в решении социальных проблем родного предприятия.

Впервые в городе Сочи по решению партбюро сделали Памятную доску на мраморе с именами 50 погибших в годы войны портовиков. Доска была изготовлена в художественных мастерских и установлена с морской стороны морвокзала к 9 мая 1965 года. Позже доска была перенесена и установлена при входе в здание Управления порта.

В 1973 году Михаил Афанасьевич стал заместителем начальника порта по эксплуатации. В 1976 г. в связи с выбытием в командировку в Болгарию начальника порта назначен на его место.

В 1981 г. откомандирован в Болгарию представителем морских пароходств ММФ СССР.

М.А. Инкин – ветеран труда. Имеет многочисленные правительственные и отраслевые награды.

## ИОНОВ Борис Николаевич



Дорога на флот волжского капитана и механика Бориса Николаевича Ионова пролегла из Горьковского речного училища им. Кулибина. По его словам, выучку там дали будь здоров! Хватило на все сорок лет кочевой жизни, да еще потом пригодилась на берегу. Но еще прежде его характер закалило трудное военное детство.

Молоковский район Тверской области, откуда родом Ионов, после Великой Отечественной недосчитался 40 тысяч жителей, оставшихся на полях сражений. Их имена выбиты золотом на мемориальных досках в сквере Победы, рядом – фронтовой бронетранспортер, пушка «сорокапятка» и два зенитных пулемета (технику презентовал уроженец Молокова – бывший начальник Генштаба Вооруженных Сил страны маршал Николай Васильевич Огарков). Немые свидетельства страшной войны.

И сколько бы ни прошло времени, яркие впечатления той поры никогда не вытравить из человеческой памяти.

– В семье кроме меня росли четыре сестры, я – самый младший, отца в армию не призвали по возрасту, но мобилизовали на рытье окопов, мать заправляла хозяйством, разрываясь на колхоз и детей, – листает страницы прошлого Борис Николаевич. – Выживали как могли, убирали с полей сено и возили его на лошади, кое-что перепало на трудодень. Тогда в ходу была поговорка: «Милые колхознички, как выживаете, получили по 100 грамм, наверно, дожираете». Зимой – беда. Дров не хватало. Берем санки – и за хворостом. Сугробы по грудь, мать плачет, мороз жуткий. Чего только не было! Ближе к весне добавляли в муку всякие суррогаты, головки льна, помню, еще что-то, лепешки получались черные, разваливались в руках. Хорошо, что держали корову – спасались молоком.

После окончания средней школы, уже в послевоенное время, институт Борису не светил. Какой прибыток в колхозной семье – никто содержать не будет. Да и пятерки в аттестате не ночевали. Вызвали было в военкомат, направили в автомобильное военное училище в Гомельскую область. Прослужил полтора месяца, и... случилась хрущевская оттепель. А с ней сокращения в армии. Две роты из батальона сразу отправили домой, пришлось вернуть гимнастерку и галифе с сапогами.

А вот морскую форму любил с детства. Многие мечтали тогда служить на флоте, и отпускники в райцентр приезжали часто. Девчонки при виде их приходили в восторг, а у парней чесались кулаки, даже принято было проверять служивых на крепость, если, конечно, те не вели в ресторан верховодов из местных. Обычно морячки всегда давали жару и сдачи, за что их уважали.

– Возвращаюсь из Белоруссии домой, а тут мой однокашник, – вспоминает Борис Николаевич, – ладный такой, подтянутый, в парадной форме из Горьковского речного училища. Дал мне адрес. Долго не раздумывал: жили туговато, кроме колхоза, податься некуда. Поехал сдавать в ГРУ экзамены.

Шел тогда 1955 год. В училище Борис Ионов выбрал судомеханическую специальность. Был старшиной роты, занимался штангой, классической борьбой. Учиться нравилось, воспитатели – в основном бывавшие на фронте кадровые офицеры, у которых можно было многое

перенять. Курсанты жили в кубриках на тридцать человек, обеспечивались хорошим питанием и обмундированием.

Практику сначала проходили в слесарных мастерских (хорошо оснащенных благодаря сотрудничеству с ГИИВТом), а затем на грузовых судах.

– На последнем курсе училища, – рассказывает Ионов, – женился на однокласснице из Молокова Лидии, поэтому начальник судомеханического отделения Серафим Николаевич Изюмов отпустил меня, как человека семейного, домой пораньше и предоставил право выбора места работы. Поехали в Тольятти, поскольку слышали, что там дают квартиры. Не прошло и двух недель, как я уже отправился в первый рейс на «Ч-800» вторым помощником механика.

Толкали баржи с разным грузом вверх по реке до Казани, а назад – плоты. Супруга хотела приехать ко мне, но с жильем случилась заминка. Тогда пришлось написать заявление о переводе в Волжский, друзья подсказали, что там точно без квартиры не останусь.

Навигация еще не закончилась, начальник отдела кадров ругался страшно, но перевод подписал. Не успел прибыть на новое место, командировали в Ростов на приемку «Озерного-87», который пришел из Чехословакии. Чемодан бросил в кадрах – и вперед. На обратной дороге мне сообщают: «Вызывай семью, мы тебе в Волжском квартиру дали». Лидия Ивановна тут же приехала, она финансовый техникум окончила и работала на берегу, к тому времени у нас уже первенец родился. И пошла наша жизнь как надо.

В то время кадров не хватало, флот развивался, и повышение шло быстро. На «Озерном-87» Борис Ионов провел еще одну навигацию и перешел на «Озерный-85» первым помощником механика (совмещения специальностей тогда не было). Через несколько лет поднялся дальше по карьерной лестнице – был назначен механиком на «ОТ-2428». А в конце 70-х его отправили на приемку буксиротолкача «Дунайский-44» в Венгрию вместе с капитаном Владимиром Ивановичем Ходячих. В те годы поступление флота было интенсивным. Получили и новый секционный состав, одно время трудился вторым механиком – первым штурманом на «Волжском-1» (позднее возглавил на нем экипаж), но прежде поднялся на капитанский мостик «Волго-Дона-5006». Было это в середине 80-х.

– Тогда на теплоход срочно требовался капитан, – поясняет Борис Николаевич, – а мы с нашим директором Геннадием Петровичем Филипповым жили в одном подъезде, он меня хорошо знал. И тут же принял решение. На 5006-м я отходил не одну навигацию, у него еще приставка была, «небольшая» такая нагузочка. Но со всеми заданиями справлялись успешно. Экипаж, как говорится, всегда был в первых рядах.

С первыми выстрелами в 1993 году по Белому дому (в те дни капитан Ионов вместе с экипажем как раз разгружался в Москве), по меткому определению Бориса Николаевича, началась «ельцинская катавасия», перевернувшая многое в стране с ног на голову и негативно отразившаяся на развитии флота. Августовская ночь выдалась тревожной. Расставшись с приставкой и грузом, «Волго-Дон» благополучно вернулся на родную базу. Но в памяти членов команды навсегда остались стреляющие в центре города танки.

От Москвы до самых до окраин эхо столичных залпов докатилось быстро. Ионов еще успел поработать капитаном на «Волго-Доне-5010», и в 1995-м его плавание завершилось. До 2010 года Борис Николаевич трудился на берегу, в основном в охране на территории базы, сейчас находится на заслуженном отдыхе.

Впрочем, общественные дела (он член совета ветеранской организации Волжской БТОФ) не дают оторваться от флотского коллектива, в котором его знает каждый. Садится за баранку – и на знакомый берег, откуда не раз уходил в очередной рейс.

Дома тоже скучать не приходится. Дочери Ирина и Ольга подарили родителям внуков, а те, в свою очередь, правнуков. Так что Борис Николаевич с Лидией Ивановной – дедушка и бабушка «в квадрате». Да и дача, на которой растут яблони, груши и виноград, наливаются помидоры и зреет картошка, также требует внимания. Рыбалка, наконец. Только успевай активно отдыхать.

За добросовестный труд Борис Николаевич отмечен знаком «Почетный работник транспорта России», медалью «300 лет Российскому флоту» и другими наградами. Но есть среди них одна, казалось бы, не имеющая никакого отношения к его речной профессии. Памятный знак «50 лет атомной энергетике». Но заслужил он ее благодаря флотским навыкам. Дело было так.

– В одно прекрасное время приятель предложил подзаработать на машину, – улыбается Ионов. – Когда ее на нашу зарплату купишь, а колеса ох как были нужны. Собрали бригаду механиков, рассчитались на работе и уехали в Краснокаменск.

Трудились в закрытом строительно-монтажном управлении по добыче урана. Когда приехали, что интересно, нас спросили, на какой разряд претендуем (он устанавливался на месте). Мы ответили, что на самый высокий, пятый. Специалисты собрались квалифицированные, варить и резать умели. И ни разу потом в этом нашем умении никто не усомнился. Проработал год, второй, а потом жена командовала возвращаться на родную Волгу. Машину тогда мы купили, но разве в этом дело. С нашей флотской подготовкой нигде не пропадешь. Она мне еще не раз помогала в житейском плане.

## КАРМАЗИНСКИЙ Борис Иванович



Старейший ветеран Волги, почетный работник речного транспорта, участник Великой Отечественной войны, кавалер ордена Трудового Красного Знамени. Это все о Б.И. Кармазинском.

Борис Иванович родился 5 октября 1927 года в рабочем поселке Воскресенское Нижегородской области на Ветлуге. Детство будущего судоводителя прошло среди раздольных лугов, богатых лесов, яблоневых садов.

Когда мальчику исполнилось десять лет, его отца, Ивана Александровича, служителя церкви, коснулась опала ГУЛАГа:

Он не уехал сам, а увезли  
В поездах, штыком оберегая,  
В те места, где на краю земли  
Жизнь другая и судьба другая.

Тогда ни маленький Борис, ни его сестренка Антонина не могли, конечно, знать, куда пропал папа, Иван Александрович, и почему надолго заболела мама, Мария Ивановна. Вынуждены были молчать и, обладая недетским терпением, преодолевать трудности в быту. Спасением была учеба. Она давалась легко, и к Борису пришла мечта стать речником. Первые навыки получил, работая на катерах, занятых на лесосплаве на родной Ветлуге.

Началась Великая Отечественная война, и память на всю жизнь удержала ее эпизоды. В августе 1942-го в должности матроса в Красноармейске, где немцы непрерывно атаковали и бомбы падали поблизости, юному речнику было страшно. В 1944 году ему рекомендуют поступать в Горьковское речное училище имени Ивана Кулибина – первое учебное заведение речного флота России. На судоводительском отделении, где учился, сформировались лучшие качества Бориса Ивановича: умение подчинять чувства и желания дисциплине, опреде-



лять истинные ценности, постоянное стремление познавать новое и передовое в своей профессии.

С 1948 по 1959 год он работал в должности первого штурмана или капитана. Накапливался судоводительский опыт. Флотская жизнь была связана с трудностями освоения всевозможных производственных новшеств: совмещения профессий, удлинения сроков службы судовых механизмов без заводского ремонта, дистанционного управления.

На базе исследований, проведенных научными и проектными институтами в 1958-1959 годах, Министерством речного транспорта была утверждена новая сетка судов и в 1960 году построен головной сухогрузный теплоход «Волго-Дон-1» мощностью 2000 лошадиных сил и грузоподъемностью 5000 тонн при осадке 3,2 метра. Его капитаном был назначен опытнейший судоводитель Л.В. Пушкарев. А 7 декабря 1960 года получил назначение капитаном на «Волго-Дон-2» Б.И. Кармазинский. Экипаж этого теплохода считался лучшим на Волге. О способностях его капитана сочетать строгость с бережным отношением к молодым речникам знали на Волге очень хорошо. Его девиз: слабых не списывать с судна, а исправлять!

Борис Иванович отмечен многочисленными грамотами, денежными премиями Министерства речного флота, благодарностями руководства Волжского пароходства и Волжского баскомфлота, ему присвоено звание «Лучший капитан Министерства речного флота». В 1988 году награжден знаком «Почетный работник речного флота».

Важным этапом в жизни сам Борис Иванович считает период, когда ему доверили должность главного штурмана пароходства. Разбирая условия, при которых можно полностью изжить аварии на Волге, Кармазинский считал, что это прежде всего строгое соблюдение правил плавания, глубокое изучение ходовых и маневренных качеств судов, верный расчет встречи в затруднительных местах, стремление обезопасить движение другого судна. Как председатель экзаменационной комиссии в речном училище он был требователен и строг.

В судьбе Кармазинского всегда очень много значила семья. Жена Людмила Константиновна (на фото), педагог по образованию, – красивая и умная женщина, под стать мужу. Две дочери, Ольга и Любовь, пошли по стопам мамы – педагоги-логопеды, а внучка Саша выбрала дорогу, проторенную дедом: она студентка факультета «Экономика и управление» ВГУВТа.

Что выделяло этого замечательного человека? Воспитанность и образованность, высокий профессионализм, энциклопедические знания, флотский оптимизм. А еще – умение дружить. Его друзья – В.С. Нестеров, Н.П. Голицын, Ю.И. Карасев, Л.Н. Токарев, Л.В. Пушкарев – особая порода людей. Крепкие, волевые и в то же время очень скромные.

Сколько Борис Иванович знает, как владеет народной мудростью! Эти поговорки и пословицы из его речи: «Каждая сосна своему бору шумит», «Кому много дано, с того много и спросится».

## КИТАЙКИНА Полина Сергеевна



Полина Сергеевна родилась 16 апреля 1924 года в деревне Андреевка Сурского района Ульяновской области. С малых лет она познала, что такое труд. Семья была большая, и чтобы помочь родителям, 13-летней Полине пришлось оставить школу и пойти работать в колхоз.

В 1941 году отца мобилизовали в армию. Полина трудилась и в поле, и на животноводческой ферме. А потом выносливую девчущку направили плугарем в тракторную бригаду. Сообразительная и пытливая, она вскоре научилась управлять трактором. Так и пришлось на своем «железном коне» землю пахать, хлеб сеять, а потом трудиться на уборке урожая.

Жатва 1941 года выдалась особенно трудной.

Полина Сергеевна рассказывает:

– Молодых колхозников призвали в ряды защитников Родины, поэтому половину урожая зерновых пришлось оставить в поле. Жали вручную. Женщины орудовали серпами, срезая стебли пшеницы и ржи, связывали их в снопы, а потом укладывали в большие скирды.

Морозной зимой 1942 года ей пришлось в качестве моториста вести обмолот снопов ржи комбайном, который установили на окраине деревни.

– Технология обработки зерна была вроде бы немудреная, – объясняет Полина Сергеевна, – а сколько усилий требовалось, чтобы эти хлебные плоды дошли до места их складирования. Мне приходилось еще затемно вставать с постели и шагать на ток, где стоял мой комбайн, чтобы



до начала рабочего дня разогреть двигатель. А когда случались поломки агрегата, голыми руками ремонтировала обжигающе холодные детали. Доходило до обморожения пальцев. А заменить меня было некем. Но я терпела боль, думала: «А как же там, на переднем крае войны, переносят неимоверные тяготы наши солдаты?»

В 1943 году Полину Сергеевну назначили бригадиром тракторной бригады. Так она и трудилась в этой должности до Дня Победы, пока мужчины-односельчане не пришли с войны. Но не вернулся отец девушки. И изба, в которой проживала семья, сгорела дотла.

Чтобы поправить финансовое положение, Полина решила податься в Куйбышев на заработки и устроилась в речной порт, в женскую бригаду грузчиц. В основном они работали на зачистке трюмов судов и вагонов из-под угля. В те годы Куйбышевский речной порт переваливал за навигационный период более миллиона тонн угля. Уголь шахт Донбасса перегружался из судов в вагоны и доставлялся потребителям, а карагандинский уголь, наоборот, переваливался из вагонов в трюмы судов для волжских городов.

Вроде бы ничего сложного нет – орудий совковой лопатой, подметай метлой, и все дела! Но в трюме судна при выгрузке угля стояла непроглядная завеса пыли, которая проникала в дыхательные пути и глаза. А в летнюю жару

железные коробки трюмов судов нагревались так, что не было спасения от духоты и пыли. Не помогали ни марлевые повязки, ни респираторы...

Спустя некоторое время Полину Сергеевну назначили бригадиром женского коллектива портовых рабочих. Со своими подчиненными она легко находила общий язык, проявляла настойчивость, когда нужно было отстаивать права рабочего человека.

Коллектив бригады работал по принципу «один за всех, все за одного», добивался высоких показателей в труде, за что награждался переходящими вымпелами и денежными премиями.

Полина Сергеевна Китайкина была награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовую доблесть», «Ветеран труда» и другими.

Четверть века Полина Сергеевна Китайкина трудилась в Самарском речном порту, а ее общий трудовой стаж превышает 40 лет.

– Труд на благо своего Отечества с молодости закалил людей поколения победителей, – говорит Полина Сергеевна, – вот мы и продолжаем жить за себя и за того парня, что не вернулся с войны.



## ЗАСЯДКИН Алексей Филиппович



Алексей Филиппович родом из Сталинградской области. Труженик тыла. В годы войны работал в Палласовском мясосовхозе на МТФ па-стухом, учетчиком, затем трактористом на полях.

На территории Палласовского района не было жестоких сражений, но, как в любом населенном пункте огромной страны, люди жили здесь во имя победы, отдавая силы, приближая этот радостный день. Сельские труженики района помогли одолеть врага, обеспечивая фронт продовольствием. Они сдали государству более 1 млн пудов зерна, 72 тыс. пудов мяса, 2 млн 600 тыс. литров молока, 63 тыс. кг шерсти и другой сельскохозяйственной продукции. В Фонд обороны было передано только по займам и денежно-вещевым лотереям около 10 млн рублей. Кроме того, было собрано на строительство танков, самолетов и восстановление Сталинграда 400 тыс. рублей. Отправлено в качестве подарков фронтовикам 12 тонн муки, 12 тонн печеных изделий, 12 тонн мяса, мясных продуктов и жиров, около 3 тыс. пар шерстяных варежек и носков, 243 пары валенок, много полушубков, ватных брюк и фуфак, сотни шапок-ушанок и других вещей. Трудящиеся района отправили фронтовикам также около 6 тыс. индивидуальных посылок. Немалую помощь они оказали и семьям фронтовиков. За самоотверженный труд 1252 человека из района награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В 1949 году Алексей был призван в армию. Служил в железнодорожных войсках до 1951 года. Демобилизовавшись, вернулся домой, окончил курсы в Красноармейске и в 1952 году пришел работать на Мариновский гидроузел.

Вся трудовая биография Засыдкина связана с родным предприятием. Здесь он трудился до 2005 года энергетиком. В работе добивался высоких показателей. Работал, не считаясь со временем, проявлял инициативу, вносил рационализаторские предложения, помогал молодежи.

Алексей Филиппович – высококвалифицированный специалист, чуткий и внимательный человек.

Ветеран ВДСК. Почетный работник речного флота РФ.

Награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», грамотами и благодарностями.



Детство Натальи Николаевны прошло в Бердянске на Украине. С 12 лет она управляла парусной шлюпкой, ходила с рыбаками на промысел в Азовское море.

Работала юнгой и матросом на парусном судне «Желанный», а затем окончила мореходное училище в Ростове-на-Дону.

Связав жизнь с морем, Наталья Николаевна успешно выполняла работу 3-го и 2-го помощника капитана на пароходе «Пионер» (Азовское морское пароходство). Перед войной, будучи штурманом, возглавила первый в стране женский шлюпочный переход по маршруту Таганрог – Мариуполь.

В годы Великой Отечественной войны была штурманом на теплоходе «Анатолий Серов» на Азовском и Черном морях. Участвовала в эвакуации войск из Одессы, в Керченско-Феодосийской десантной операции, обороне Севастополя.

После войны была 2-м помощником капитана на пароходе «Николай Островский» и теплоходе «Земляк» (Азовское морское пароходство). С 1947 года – старший помощник, а в 1953-1959 гг. – капитан теплохода «Райкомвод» (Азовское морское пароходство).

Наталья Николаевна зарекомендовала себя умелым судоводителем. Организованный ею текущий ремонт судна без вывода его из эксплуатации позволил экипажу экономить ежегодно десятки тысяч рублей. В 1959-1964 годах Кисса – капитан теплохода «Пионер» (Азовское морское пароходство).

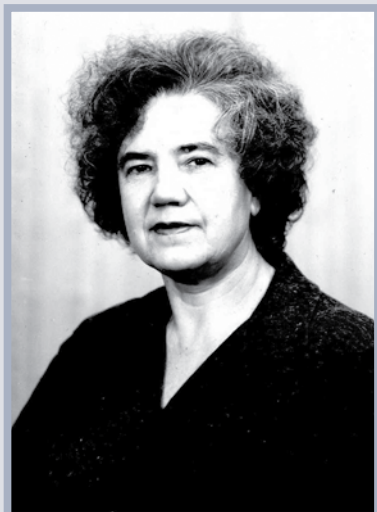
Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 марта 1960 года в ознаменование 50-летия Международного женского дня за выдающиеся достижения в труде и особо плодотворную общественную деятельность Киссе Наталье Николаевне присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Награждена орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями. Ее именем назван сухогруз «Капитан Кисса».

## КИССА Наталья Николаевна



## КОВАЛЕВА Надежда Карповна



Надежда Карповна встретила Великую Отечественную войну в восьмилетнем возрасте. Помнит, как уходили мужчины на фронт и плакали женщины и дети, провожая их в дорогу. А потом приходили похоронки, и снова в селе стоял плач и стоны.

Летом 1942 года родное село оккупировали немцы. Всех жителей они собрали вместе и погнали, сопровождая охраной и собаками, в г. Острогожск Воронежской области. Шли несколько дней, в дороге фашисты нередко использовали плетки и автоматы, устрашая и избивая людей. В Острогожске находился пересыльный лагерь, а на железнодорожной станции формировались вагоны для отправки пленных в Германию. Надежда вместе с матерью и братом находилась в лагере до зимы 1942 г., помнит, что жили в сараях и страшно голодали.

Когда Красная армия освободила Острогожск, семья Надежды Карповны вернулась в родное село.

В возрасте 19 лет Н.К. Ковалева поступила на работу в Верхне-Донской технический участок пути и работала в изыскательской русловой партии и дноуглубительном флоте. Всегда выполняла плановые задания, активно участвовала в социалистическом соревновании, вела общественную работу. Отдала речному транспорту 37 лет, но никогда не пожалела о сделанном выборе.

Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», почетными грамотами ВДСК.



Прежде чем в июне 1957 года встать за штурвал легендарной «Ракеты», спроектированной известным нижегородским конструктором Ростиславом Евгеньевичем Алексеевым, Рюрик Михайлович ровно три пятилетки отработал на флоте. Так просто капитанами скоростных судов не становились.

Его речная биография началась в 1942 году, когда Рюрик Козин устроился кочегаром на баркас. Во время налетов немецкой авиации на Горький речники переправляли стариков, женщин и детей на правый берег Оки, где в оборудованных под убежища спускных колодцах люди укрывались от бомбежек. Зимой, когда суда стояли, Козин вместе с отцом, опытным волжским капитаном, трудился на станкозаводе. Михаил Григорьевич в это время руководил бригадой монтажников.

У него младший Козин научился обращаться с тросами, токарному делу и другим заводским специальностям. Две зимы они поставляли на фронт азросани, сделанные из фанеры, но защищенные лобовой броней и вооруженные пулеметом. А в 1944 году, когда под Сталинградом нужно было обезвредить многочисленные мины, изготавливали тралы.

После войны Рюрика направили в Казанский речной техникум учиться на судоводителя (позднее без отрыва от производства Козин окончил Горьковский водный институт). После техникума Рюрик устроился рулевым на теплоход «Урицкий», которым управлял старший Козин.

Работал первым штурманом на судах типа «СТ», затем вырос до капитана на «Шестых пятилетках». Когда в 1957 году ему предложили пересест на «Ракету», он возглавлял экипаж теплохода «Воркута», ходившего по контейнероходной линии Пермь – Горький. В пробный рейс на новом пассажирском судне на подводных крыльях Козин вышел с капитаном Полуэктовым и механиком Горбиковым.

А через некоторое время его вызвали в Москву, где проходил VI Всемирный фестиваль молодежи и студентов. В это время и состоялась демонстрация «крылатого» судна, ускорившая серийный выпуск. В состав того первого экипажа «Ракеты» вошли также мотористы Алексей Александрович Олонов и Дмитрий Федорович Ельяшевич.

На скоростном флоте Рюрик Михайлович проработал до пенсии и сошел на берег в 1988 году в должности капитана-механика «Ракеты-188». После этого еще лет десять трудился на Борском хлебозаводе. Таким образом, общий стаж Козина насчитывает около 60 лет. Рюрик Михайлович отмечен многочисленными наградами, в том числе медалью «За трудовую доблесть» и памятными медалями как труженик тыла. Но больше всего, по его признанию, из пройденного пути вспоминает годы, проведенные на скоростном флоте.

Рюрик Михайлович продолжил известную речную династию Козиных. Его дед Григорий Андреевич еще до революции работал управляющим баржами на Волге (фамилия другого деда, Макара Ивановича Бодрова, тоже гремела на Волге). Особого внимания заслуживает флотская биография Михаила Григорьевича Козина. Еще во время Первой мировой войны, будучи офицером, он заслужил Георгиевский крест. Затем сражался с белогвардейцами в составе Волжской военной флотилии на пароходе «Народоволец». Всю жизнь, до конца 50-х, проработал на родной Волге, был отмечен орденом Ленина. Кстати, это он, начитавшись исторической литературы, дал имена варяжских предводителей Рюрика и Трувора (по одной из версий, основавших Русское государство) двум своим сыновьям.

Младший брат Трувор Михайлович стал военным летчиком. Родился бы третий сын – быть ему Синеусом. Сейчас Рюрик Михайлович занимается домашними делами. Разводит цветы, лекарственные растения. Говорит, что лечится их отварами и настоями. Рыбалкой за годы работы на флоте как-то не увлекся, а вот в лес – ходок. Любит собирать грибы и ягоды. И просто прогуляться по окрестностям, тем более что окружающая природа к этому располагает. Рюрик Михайлович живет в собственном доме в поселке Линда.

## КОЗИН Рюрик Михайлович



## КОЛОМИЕЦ Мария Васильевна



Мария Васильевна родилась в сельской местности Сталинградской области. Война оставила тяжелую боль в сердце. Из родных мест уходили на фронт жители, родные и знакомые Марии Васильевны, возвращались единицы. Почти каждая семья потеряла кого-то на фронте. И в тылу было не легче.

Мария Васильевна участвовала в эвакуации колхозного скота за Волгу, осталась там и ухаживала за животными. В свободное время вместе с подругами вязала теплые вещи для бойцов и отсылала посылки на фронт.

Вернувшись домой, работала в похоронной бригаде. Тяжелое это дело, да еще для молодой девушки, – собирать останки погибших с поля боя. Насмотрелась, наплакалась...

После окончания войны Мария поступила на курсы диспетчеров в Красноармейске, которые окончила в 1952 году. При распределении выбрала шлюз № 12, где трудилась до выхода на пенсию в 1986 году начальником вахты. На этом месте проявились способности Марии Васильевны к организаторской работе. Она умела заразить коллектив интересной идеей, сплотить для выполнения задачи.

Ветеран труда. Ветеран ВДСК.

Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

Ираида Сергеевна окончила семь классов к началу Великой Отечественной войны. В их селе Солодушино Николаевского района Сталинградской области не осталось ни одной крестьянской семьи, из которой бы ни ушли на фронт мужья и сыновья. Ираида помогала приближать победу на трудовом фронте.

В годы Великой Отечественной войны из Николаевского района на фронт было призвано и мобилизовано 9600 человек, в том числе с территории района в нынешних его границах 5684 человека. За годы войны в Фонд обороны перечислено 15 млн рублей, часть этих средств пошла на строительство авиаэскадрильи «Героический Сталинград». На территории района было размещено 10 госпиталей, находились в эвакуации четыре колхоза из Днепропетровской области. В 1942 году здесь стояла на пополнении 13-я гвардейская дивизия под командованием генерала А.И. Родимцева. В самые отчаянные дни Сталинградского сражения дивизия была брошена на защиту города, в ее составе ушли и 700 николаевцев.

После окончания обучения в Камышине по распределению уехала в Советскую Гавань, где вышла замуж за военного водолаза и служила в воинской части.

После демобилизации мужа Ираида Сергеевна вернулась на малую родину и устроилась на Волго-Донской судоходный канал. Здесь И.С. Колышкина работала судопропускником на гидроузле № 2,3 до выхода на пенсию в 1985 году. Всегда пользовалась уважением в коллективе, будучи доброжелательным, отзывчивым человеком и хорошим сотрудником.

За высокие показатели в труде Ираида Сергеевна неоднократно награждалась почетными грамотами. Он является ветераном труда Волго-Донского судоходного канала.

## КОЛЫШКИНА Ираида Сергеевна



## КОНОПЛЮК Михаил Артемович



Михаил Артемович Коноплюк родился в 1927 г. в Белоруссии, в селе Сетеричи, где его родители работали в колхозе. В семье было шестеро детей: три мальчика и три девочки. Жили небогато, но выручало личное подсобное хозяйство: держали скот, птицу. Миша с детства помогал родителям, пас коров, занимался сельским хозяйством. В Белоруссии он окончил четыре класса.

Перед войной семья переехала в Финляндию, в город Сортавала, где и проживала до 1941 г. Когда началась война, отца мобилизовали на фронт. Вскоре он пропал без вести. В городе появились немцы, они зверствовали. Семье удалось перебраться в Россию. Путь был нелегким: пешком добирались до Ленинграда и оттуда на поезде до Вологды, поселились в 300 километрах от города в селе Никола. Михаил Артемович вспоминает о том времени: «В селе не было мужчин, все были на фронте. Несмотря на трудную жизнь, отношение к новичкам было добрым, сельчане делились с ними всем, что имели. Воровства не было, как и замков на избах». В этом селе семья Коноплюк начала работать в колхозе. Но объявился вербовщик, который утверждал, что Белоруссия освобождена от фашистов, и обещал отвезти их на родину. Ему поверили. Скитальцам удалось добраться в товарном поезде только до Карело-Финской республики, где временно они и осели.

В 1944 году семья Коноплюк переехала в Астрахань, а затем в село Оля. Михаил стал работать в колхозе на противоположном краю реки, в сельском хозяйстве. В том же году его призвали в армию. Новобранец попал под Сталинград в первый батальон 146-го запасного полка. Через несколько месяцев воинское подразделение направили в Иран, на границу с Турцией, в начале 1947 года перевели в Азербайджан в город Ленкорань. Но со временем бригаду расформировали и направили в Латвию в город Либаву. Затем временно перевели в Польшу, а потом вернули в Либаву, где Михаил Артемович прослужил до 1951 года.

После демобилизации М.А. Коноплюк вернулся в село Оля, устроился мотористом на корабль «Рей танкер», который обслуживал земснаряды, маяки в море. Общий трудовой стаж работы у Михаила Артемовича составляет около 50 лет. На пенсию он ушел в 1987 году. За добросовестный труд и военную службу имеет многие награды, среди них медаль Ушакова.

С женой Галиной Алексеевной Чурсиной Михаил Артемович встретился после демобилизации. Прожили более 60 лет, воспитали троих детей: сына и двух дочерей. У Михаила Артемовича 5 внуков и 2 правнука. Ветеран окружен вниманием родных и близких. Он живет с сыном в большом доме со всеми удобствами. Ему уделяют внимание администрация сельского совета и организация, в которой он проработал 36 лет. Михаил Артемович чувствует себя бодро, ведет активный образ жизни: ездит на мотоцикле, совершает прогулки, посещает церковь, присутствует на всех мероприятиях села.



Александр Константинович родился в с. Хрущевка Саратовской области. В мае 1941 г. окончил школу-семилетку, а в июне началась война.

Корягин сразу пошел работать в колхоз. Осенью его послали на машинно-тракторную станцию ремонтировать тракторы. Зимой окончил курсы трактористов и весной 1942 г. работал уже наравне со взрослыми. Весной – посевная, летом – уборка урожая, затем вспышка зяби, работали от зари до зари. А мальчишке было всего 16 лет...

В феврале 1943 г. А.К. Корягина вызвали в военкомат. Он прошел медкомиссию, а вечером объявили сборы. Со станции Балашов будущих солдат повезли в сторону Борисоглебска. По пути эшелон попал под бомбежку.

Александр повезло, он не пострадал. Всех, оставшихся в живых, уже на открытых площадках довезли до Борисоглебска. Там юноша попал в 246-ю бригаду в полк, который формировался и пополнялся после боев. В конце ноября 1943 г. Александр Константинович был направлен в Уссурийский край. Там он окончил школу младших командиров, получил звание младшего сержанта – командира отделения и отправился в 33-й мотострелковый полк командиром отделения 3-й роты.

В июле 1945 г. ночью роту подняли по тревоге и пешком направили до границы с Маньчжурией. Граница проходила по реке Уссури. Чтобы переправиться, бойцы плели из орешника большие корзины, обтягивали их плащ-палатками. Строили боевые укрепления. В августе все было приготовлено и замаскировано. В ночь с 8 на 9 августа, после предварительного обстрела вражеских позиций «катюшами», начали переправу через реку. Японцы осветили реку навесными ракетами и начали обстрел из минометов. Лодка, в которой был Александр Константинович, перевернулась. Под тяжестью обмундирования он начал тонуть, чудом спасся, ухватившись за корень дерева и воспользовавшись помощью солдата.

Уцелевшие опять начали переправу. Места топкие, технику никак не удавалось перетащить. Японцы вели постоянный обстрел. И только к вечеру, когда переправили гаубицы, удалось захватить военный японский городок. Но противник готовил наступление, и на его разгром наши бросили пехоту с танками. Танк, в котором было 12 человек, в том числе и Александр Корягин, попал за сопкой на фугас и подорвался. Очнулся солдат в полевом госпитале с контузией головы и множественными осколочными ранениями. Пролежал в госпитале до декабря 1945 г. Затем был комиссован, так как потерял зрение на один глаз.

Вернувшись на родину, Корягин услышал о строительстве Волго-Донского канала и решил поехать в Сталинград. В 1948 г. окончил курсы, получил удостоверение техника-электрика и по распределению попал в Донской стройрайон. Работал на участке электрических сетей. Потом, когда построили ЛЭП от Сталинграда до Калача, работал дежурным электриком. С началом пусконаладочных работ на насосных станциях Александра Константиновича перевели в Варваровский стройрайон. Там он познакомился с будущей женой.

В марте 1953 г. семья переехала в поселок Комсомольский и супруги стали работать на эксплуатации Волго-Донского судоходного канала. Александр Константинович – дежурным инженером на насосной станции-32, а его супруга – техником по защите и автоматике.

Решив повысить образовательный уровень, Александр Константинович заочно поступил в Воронежский строительный техникум на факультет «Электрическое оборудование промышленных предприятий». В 1960 г. он перешел в диспетчерскую службу электросетей канала на должность энергодиспетчера, где работал до выхода на пенсию в 1987 г.

## КОРЯГИН Александр Константинович





## КОРОБКОВА Антонина Николаевна



Об окончании войны младший сержант Коробкова узнала во Львове. Связистов разбудили под утро, на самом рассвете. Выбежали на улицу кто в чем был. И плакали, и смеялись! Город, сбросивший полудрему, взорвался несмолкаемым гулом голосов, музыки и победных залпов.

Домой отпустили не сразу. Хотели отправить в Японию, но в конце концов она оказалась в Запорожье, где часть расформировали. В родное Навашино Антонина Николаевна вернулась 25 августа 1945-го.

Но прежде чем устроиться на судостроительный завод «Ока» (ныне Окская судовой верфь), где она только ни побывала и чем только ни занималась, исколесив полстраны. А судьба все равно подтолкнула к заводской проходной, ставшей родной на всю оставшуюся жизнь.

– Мне не было и двух лет, когда наша семья в 1927 году переехала из села Репино во Владимирской области в город судостроителей на Оке, – вспоминает Антонина Николаевна. – Отец работал на заводе, мама занималась хозяйством. Чтобы прокормить большое семейство (кроме меня родилось еще пять детей), держали корову. Мне как старшей дочери приходилось помогать матери по дому, ходить с ней в луга и серпом жать траву. В общем, детство было несладкое. А тут грянула война, я как раз окончила восемь классов. Еще два года проучилась и решила идти воевать. 30 июня был выпускной, мальчишек почти не осталось (всех призвали на фронт), а 8 июля мы, пять девчонок, поехали в военкомат, который находился в Кулебаках.

Так оказались в Муромской военной комендатуре, откуда нас отправили в Горький в 265-й отдельный батальон связи. Меня и еще одну девочку оставили учиться на радиотелеграфистов, а остальных отправили в зенитчики. И после курсов (шел 1943 год) прикомандировали к штабу 1-го Украинского фронта. В составе опергруппы, с которой я исколесила на полуторке военные дороги от Житомира до Кракова и дальше до Львова, служили семь человек: наш командир – майор Смирнов, начальник радиостанции – сержант Малышев, механик дядя Ваня, обслуживающий эту радиостанцию, водитель полуторки Шура Меншикова и три радистки вместе со мной. Слава богу, все уцелели до самой Победы. Но, к сожалению, наши пути навсегда разошлись после войны.

А смерть, пусть связисты и не воевали на самой передовой, за всеми ходила по пятам. Даже в освобожденном от фашистов Львове было небезопасно находиться и в ночное время появляться на пустынных улицах. Лютовали бандеровцы. Оперативная группа майора Смирнова работала на окраине города в отдельном здании. Чего уж говорить о других таких же подразделениях, которые часто базировались в полевых условиях вне крупных населенных пунктов. Были случаи, когда на них нападали бандеровцы, уничтожая всех поголовно или увозя с собой.



Именно тогда связистам вместо винтовок стали выдавать оружие посерьезней – вплоть до пулеметов. И когда война для Антонины Коробковой закончилась, она с облегчением покинула небезопасный город.

Но и мирная жизнь наладилась не сразу. Антонина собиралась продолжить учебу в промышленно-экономическом техникуме в Горьком. Съездила, все понравилось, сообщила радостную новость к родителям, а те: с учебой поможем, а вот одеть и обуть нечего. Сама, мол, решай, как быть. А у вчерашней радистки – кирзовые сапоги, шинель да шапка. То, что оставалось до войны, подносили сестренки. Так и пришлось распрощаться с мыслями о техникуме. И куда без специальности?

– Где освобождалось место, туда и брали, – вздыхает Антонина Николаевна, – поработала в райсобесе (пока одна сотрудница уходила в декрет), затем мне предложили место зоотехника – согласилась. Работала с документами и ездила в колхозы выбраковывать скот. Был такой забавный эпизод. В то время через Навашино проходили эшелоны с беженцами, и мама купила у них для меня белые фетровые боты. Представляете картину: я в солдатской шинели и в этих ботах приезжаю на свиноферму! Потом агитировали на бухгалтера, но я не пошла: решила, что это не мое, любила, чтоб все было честно. И через некоторое время уехала в знакомый мне Житомир, где в гвардейском авиационном полку служил механиком брат, устроилась туда машинисткой. Вместе с частью попала в Германию, а через год летчиков передислоцировали в Астрахань. Ни жилья, ни других перспектив не стало, пришлось возвращаться в Навашино, где в 50-х началась новая страница в моей жизни, связанная с судостроительным заводом.

Там Антонина Николаевна и познакомилась со своим будущим мужем. Александр Мещеряк, видный парень из Харьковской области, приехал в гости к брату, который трудился в Навашине строителем. Тот посоветовал ему остаться в городе. Александр Иванович, как и его супруга, знает о войне не понаслышке. Фашисты начали бомбить Харьков, когда он еще учился в школе. Уроки то проводили, то отменяли. После налетов закрылись магазины. Ребятня как могла помогала нашим солдатам: снабжала продовольствием, сообщала о передвижениях немцев, уже чувствующих себя на Украине хозяевами. Бывало, попадались на глаза оккупантам, но, к счастью, отделялись поркой.

– Однажды лицом к лицу встретились с немецкими солдатами на сахарном заводе, куда с нашими бойцами на пяти бричках отправились за продовольствием, – рассказывает Александр Иванович. – Не поверите: молча загрузили сахар и разъехались в разные стороны. Повезло. Но больше мы туда не совались.

А вот в ополчении, куда позднее попал Мещеряк, его серьезно ранило (маленький кусочек металла до сих пор сидит в кисти руки). Выйдя из госпиталя в конце войны, Александр в составе особой воинской части строил космодром Байконур, служил в Копьяре, а после демобилизации, приехав в Навашино, стал судостроителем. Начинать в 1950 году с ученика в бригаде, а потом стал профессиональным рабочим. На его глазах и с его участием создавалась первая серия танкеров смешанного (река-море) плавания, названная по инициативе заводской молодежи именами героев-комсомольцев. Головное судно «Олег Кошевой» было спущено на воду 31 июня 1954 года.

А Антонине Николаевне Мещеряк в 1975-м было оказано почетное право стать крестной матерью построенного на предприятии сухогруза «30 лет Победы». Тогда заводской конвейер исправно выдавал «Волго-Доны», которые до сих пор трудятся на водных маршрутах страны. По словам Антонины Николаевны, навашинцы сдавали до 15 теплоходов в год. Супруги добросовестно работали на заводе до самой пенсии, уйдя на заслуженный отдых в 80-х годах. Вырастили прекрасных детей (Владимир – военный пенсионер, Ирина трудится юристом), внучки Неля и Елена получили высшее образование и успешно работают. А еще в этой дружной и большой семье подрастает правнучка Карина.

– Старость – не комсомол, – замечает собеседница, перелистывая вместе с нами семейный фотоальбом. – Столько раньше было энергии, я всегда принимала активное участие в общественной работе, во многих заводских делах, тридцать с лишним лет пела в хоре ветеранов, год как не хожу, ноги уже не позволяют (Антонине Николаевне исполнилось 89 лет!). Сейчас для нас в радость дача, куда на машине вывозят дети, правда, я уже там не хозяйничаю, а отдыхаю, да телевизор.

В 2010 году Антонина Николаевна принимала участие в торжественном параде, посвященном 65-летию Победы в Великой Отечественной войне, в Нижнем Новгороде. Тогда для нее сшили специальный праздничный наряд. А ее наградной список пополнился высоким званием «Заслуженный ветеран Нижегородской области».

## КОСИНОВА Ида Васильевна



Ида Васильевна родилась 1 мая 1929 г. на хуторе Прияр Лискинского района Воронежской области. Когда началась Великая Отечественная война, двенадцатилетняя девочка жила с родителями в с. Колыбелка Лискинского района.

Родное село немцы оккупировали летом 1942 г. Жителей села немцы выгнали из домов и оставили в ожидании распоряжения от своего командования. Люди ждали самого худшего. Подъехавший на машине немецкий офицер сказал, чтобы все шли домой и собирали вещи для эвакуации подальше от бомбежек. На самом деле людей определили в пересыльный лагерь под город Острогжск Воронежской области, но отправить в Германию не успели.

Когда Красная армия подошла близко, немцы начали стремительно отступать. Была зима, многих людей из лагеря местные жители разобрали по своим домам. Только весной 1943 г. Ида вместе с матерью и сестрой вернулась в родное село.

В возрасте 23 лет И.В. Косинова поступила на работу в Верхне-Донской технический участок пути. Здесь работала с 1952 по 1979 год и с 1984 по 1988 год. Была матросом на каречкране, шкипером на барже, старшиной плавкрана, матросом и шкипером на брандвахте, матросом на плавучем кране, уборщицей административного здания филиала, сторожем, дворником. Участвовала в социалистических соревнованиях, была передовиком.

За добросовестный труд она неоднократно награждалась денежными премиями. В 1984 г. была награждена медалью «Ветеран труда», в 1994 г. – медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

И.В. Косинова – ветеран труда Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

Отработала на речном транспорте в общей сложности 31 год. В настоящее время проживает в г. Лиски Воронежской области, ей 86 лет.



Андрей Афанасьевич из Сталинградской области. Когда ему было всего три года, родителей репрессировали, и ребенок остался сиротой. Тяжелыми и тоскливыми были годы его взросления.

В феврале 1945 года из совхоза «Искра», где Андрей жил, его призвали в армию, забрали прямо из средней школы, даже не дав ее окончить.

Военную службу он проходил в 46-м запасном полку Сталинграда, не входившем в состав действующей армии. Полк стоял в Тракторозаводском районе, на ул. Садовой. В боевых действиях участвовать не довелось, но юноша проходил подготовку по стрельбе, охранял в лагере немецких военнопленных, разбираал завалы разрушенного завода «Баррикады». Однако здоровье, подорванное трагическими событиями детства, давало сбои, и в 1946 г. Кривошеева комиссовали из армии.

Вернувшись в родные края, Андрей Афанасьевич много работал в различных организациях простым рабочим.

С 1953 г. он трудился в Тундутовском участке электросетей обходчиком-электромонтером, слесарем по ремонту электрического механического оборудования в производственной службе Волжского склона электросетей. В 1988 г. ушел на пенсию.

Андрей Афанасьевич многократно награжден, в том числе медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту».

## КРИВОШЕЕВ Андрей Афанасьевич



## КОЧУРА Владимир Кузьмич



Из Краснодарского края, где родился, вместе с родителями Владимир Кузьмич переехал в Ростовскую область, в колхоз имени Куйбышева. Шел 1932 год, период коллективизации.

Окончив пять классов, Володя отправился учиться кузнечному делу за счет средств колхоза на завод в г. Шахты.

Владимир Кузьмич вспоминает: «В августе 1941 года, когда мне исполнилось 16 лет, в г. Шахты на заводе «Красный каменщик» я должен был изготовлять запчасти для танков. Но когда немецкие войска стали подходить к городу, пришлось уходить на восток, ближе к дому. По дороге «кузнецевали», зарабатывая на хлеб.

В августе 1942 года меня отправили из колхоза гнать овец, чтобы немцам не достался скот. Путь лежал через Элисту к Актюбинску, что в Казахстане. Оттуда в 1943 году, когда мне было уже 17 с половиной лет, призвали в армию. На входе в Ключевский РВК Актюбинской области висел огромный транспарант: «Привет 25 году! Самому большому призыву!». Это хорошо запомнилось, потому что кроме меня в тот год было много молодых ребят призывного возраста.

Нас повезли по Гурьевской железной дороге, которую построили в объезд Сталинграда, где шли жестокие бои. Дорога была сложной, мы стояли в разных местах дней по десять, много проходили пешком. Привезли нас в город Чебаркуль Челябинской области. С оружием ходили в наряды, охраняли город. Потом нас отправили в Коломну, где находился Первый учебный артиллерийский полк. Я учился на наводчика, тогда были 76-мм пушки с коротким дулом. У них сила и дальность боя была не такая большая, а когда у немцев появились танки «тигры» и «фердинанды» с более толстой броней, наши конструкторы модернизировали пушку, и мы переучивались другой технике стрельбы.

20 июля 1943 года, в день своего рождения, когда мне исполнилось 18 лет, в Коломне я принял военную присягу. В Первом учебном артиллерийском полку я пробыл до января 1944 года.

17 января 1944 года с другими солдатами меня посадили в грузовой состав и отправили в Верхний Волочок Калининской области, что между Ленинградом и Москвой. Я попал в 212-ю стрелковую дивизию и стал переучивать наводчиков, как управляться с модернизированной пушкой.

А дальше мы стали двигаться к линии фронта. Ехали около 10 дней. Разгрузили нас в городе Сарны. Оттуда до линии фронта было недалеко: слышны взрывы, стрельба. От города Сарны мы отъехали еще на 15-18 км в местечко Домбровицы. Здесь до прихода немцев жили евреи. Так Гитлер приказал сровнять все с землей, а всех людей повесить. По утрам нас бомбила немецкая авиация, так как здесь располагались склады снабжения нашего фронта.

Нас направили в сторону Гродно. Там шли ожесточенные бои. Было очень холодно, везде лежал снег, мороз достигал 30 градусов.

Форсировать реку Припять было очень сложно. Мы делали дымовую завесу, чтобы не быть открытыми мишенями, ставили пушку на плот и переправлялись. А некоторые водные преграды мы преодолевали вброд. На машине стояла лебедка, и она выволакивала из реки пушку, и мы продвигались дальше по линии фронта.

Потом был Брест. За проявленную отвагу и мужество в бою при взятии Бреста и Брестской крепости в сентябре 1944 года меня наградили медалью «За отвагу».

После освобождения Бреста 212-ю стрелковую дивизию перебросили на Львов, затем была Литва, потом Рига. После освобождения Риги дивизия передислоцировалась освобождать Варшаву.

В.К. Кочура прошел боевой путь через всю Германию, участвовал в штурме Берлина, потом освобождал Прагу.

За храбрость, стойкость и мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками на фронтах войны, старший сержант Владимир Кузьмич Кочура, наводчик 76-мм пушки 37-го отдельного истребительно-противотанкового дивизиона 212-й стрелковой дивизии, награжден двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За взятие Берлина», медалью Жукова и другими наградами.

В мирное послевоенное время Кочура связал свою жизнь с водным транспортом. В 1951 году он был принят на должность матроса легковыправительной партии № 1 Кубанского технического участка пути Управления Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина.

Работал десятником выправительной партии, постовым рабочим 7-го участка судоходной обстановки, путевым мастером – помощником старшины на реке Протоке, рабочим-мотористом поста судоходной обстановки. Непрерывно он трудился на предприятии 34 года и в 1985 году ушел на заслуженный отдых.

За долголетний добросовестный труд на водном транспорте многократно награждался руководством Кубанского технического участка пути почетными грамотами, ценными подарками, ему объявлялись благодарности.

В 1996 году Владимир Кузьмич Кочура награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

Владимир Кузьмич – ветеран труда.

## КРЯЖОВА Екатерина Андреевна

Екатерина Андреевна родилась в Воронежской области.

Когда началась война, ей было 10 лет. Их семья жила в поселке Переезжее Лискинского района.

Немцы и венгры оккупировали село летом 1942 года. Они расселились по домам жителей, выгнав последних на улицу целыми семьями.

Семья Екатерины Андреевны оказалась в одном доме с несколькими другими семьями, тоже потерявшими кров. Тесноту, голод, издевательства над людьми Кряжова не забудет никогда.

Село несколько раз переходило из рук немцев в руки Красной армии, велись ожесточенные бои. Чтобы разгромить немецких захватчиков и уничтожить замаскированную технику противника, командованием фронта было принято решение поджечь всю деревню. Все жители села оставили свои дома и, взяв, что могли унести, рано утром переправились через Дон.

Екатерина Андреевна вспоминает, что прошли четыре села и только в последнем их семью из четырех человек приютили. Весной 1943 г. вернулись домой и увидели пепелище. Жили в соседнем селе в погребах и строили новое жилье.

Е.А. Кряжова работала в Верхне-Донском техническом участке пути с июля 1968 по май 1991 года. Была уволена на пенсию по старости.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Ветеран труда ВДСК.

Отработала на речном транспорте почти 23 года. Сейчас проживает в с. Переезжее Лискинского района Воронежской области. Ей 83 года.



Елизавета Степановна родилась на Акишином хуторе Светлоярского района Сталинградской области.

В семье было 6 детей. Отец умер в 1937 году, все дети зарабатывали трудодни вместе с матерью, чтобы прокормить себя. И хлеб, и одежду делили между собой. Старались учиться, чтобы выйти в люди.

Во время войны Елизавета вместе со школьными товарищами пахали и сеяли огороды, выращивали бахчи, собирали урожай для фронта и тыла. Тревожно следили за новостями, все не верили, что враг может до них добраться.

И вот немцы пришли в село. «Они повесили плакат с призывом: «Евреи, наденьте белые платки», – вспоминает Елизавета Степановна. – У нас в колхозе евреев не было, но все женщины сняли белые платки – так было страшно».

Красная армия освободила село, но еще долго аукались последствия оккупации. Прежде всего, на здоровье тех, кто ее пережил.

Елизавета участвовала в возрождении родной земли, много трудилась.

В 1956 году Е.С. Лавриненко пришла работать на Волго-Донской судоходный канал, а в 1983 году ушла на заслуженный отдых.

За долголетний безупречный труд неоднократно отмечалась благодарностями и почетными грамотами.

## ЛАВРИНЕНКО Елизавета Степановна





## КУРИЦЫН Вячеслав Григорьевич



Отца Вячеслав Григорьевич помнит смутно: образ его отпечтался в памяти единственной совместной фотографией родителей. Когда Григорий Алексеевич вернулся в 1943-м с фронта с ампутированной ногой и вскоре умер, Славе было шесть лет. Семья, состоявшая из восьми человек (кроме матери четыре брата и три сестры), стала получать за отца пенсию – девять рублей.

В Татинце – селе, возвышающемся на правом берегу Волги, была только начальная школа. Отучившись в ней четыре года, за продолжением образования надо было ежедневно вышагивать по двенадцать километров: шесть – до школы и шесть – обратно. Кое-как окончив семилетку, Слава под нажимом старшего брата Николая стал учиться в «ремеслухе» – профессионально-техническом училище при судоремонтном заводе имени 40-й годовщины Октября (тогда он еще носил имя Молотова). Хотелось поскорее получить специальность судового машиниста. Немаловажно было и то, что по окончании училища сразу давали четвертый разряд слесаря.

– Кружков там было много, – вспоминает Вячеслав Григорьевич, – баскетбол, волейбол, шахматы... Я полтора года ходил на бокс, пока не получил сильно по носу. А на гармошке самоучкой, без всяких кружков играть научился. Особой гордостью у нас, будущих речников, были тогда брюки клеш: мы клиньями их вдвое внизу расширяли! Помню, когда в Татинце приехал с гармошкой да в клешах, все ребята, глядя на меня, пошли на речников учиться!

Практику Вячеслав проходил на «А.С. Пушкине» – старом двухпалубном колеснике. Сначала даже побаивался: обязанности механика парового флота расписаны от и до. Например, чтобы котел не остался без воды. Иначе через 10-15 минут он взорвется!

А после первой самостоятельной навигации «почувствовал себя переродившимся». Два года работы на «Пушкине» Вячеслав Григорьевич вспоминает с теплотой и благодарностью, даже ностальгией по той мужской дружбе и солидарности, по сути, еще подростковой:

– Мы тогда все приоделись: после каждой покупки покупали вскладчину кому-нибудь обнову. Мне, например, зимнее пальто (без износу, на ватине) справили (воротник шалькой). Оно до сих пор в Татинце, родовом гнезде (а теперь моей даче), где-то в сарае висит! Тогда, как сейчас помню, по маршруту Москва – Ростов ходили, в Москве пальто и купили. А когда пиво впервые попробовал, – гадость, подумал, лучше бы печенья купил!

Работал бы, наверное, на «Пушкине» и дальше, но пароход передали в Саратов, а меня на «Чичерина» перевели. И месяца я на нем не пробыл, а вот жизнь мою он круто развернул. Случилось это, когда



«Чичерин» столкнулся ниже Тетюш в конце мая 1959-го с грузовым теплоходом «Юрьевец». В час ночи, я спал после вахты. Горьковские ребята-футболисты, что ехали вместе с нами, не растерялись, помогли спасти людей. Меня успели вытащить через окно. А то, наверное, так бы и не «проснулся». На счастье, как раз буксир «Таганрог» появился. Туда всех и перетаскивали, пока «Чичерин» не затонул.

У меня бедро было сломано, таз раздавлен, и даже после операции кости долго не срастались. В Майне лежал в больнице, в Ульяновске. Оттуда дядя увез меня в Горький. Я еще долечивался в ГИТО, что на Верхнее-Волжской набережной, когда однажды услышал знакомый гудок: «Чичерин!» Его тогда быстро подняли, отремонтировали и вновь отправили в плавание. А мне в двадцать два года дали вторую группу инвалидности!

Работать на флоте Вячеслав не мог – куда пойдешь с инвалидностью! А вот учиться дальше – в состоянии, хоть трудно было, да и готовиться пришлось основательно.

Он поступил на отделение стажистов (было такое) Горьковского речного училища, которое окончил в 1963 году. К этому времени он уже подлечился, его перевели на третью, более легкую группу инвалидности. Впрочем, про свою инвалидность он никому не рассказывал. И подтверждать ее больше не ездил.

Третьим помощником механика на «Аму-Дарью» (типа «Алдан», «пузырями» эти суда называли) пошел Вячеслав после ГРУ. Шеф-поваром работала тогда Маша, Мария Романовна, будущая супруга Вячеслава Григорьевича. Он, кстати, и не опровергает известное утверждение, что путь к сердцу мужчины лежит через желудок!

Но ближайшей целью Вячеслава тогда было поступить в Горьковский институт инженеров водного транспорта. На Волгу приходили новые современные суда, хотелось на них работать, но для этого необходимо было уже высшее образование.

В 1972 году он, окончив-таки водный институт по специальности «судовые машины и механизмы», пришел главным механиком на теплоход «Октябрьская революция», где проработал четырнадцать лет. На «Октябрине», как

ласково называют это судно чешской постройки практически все, кто на нем работал, Вячеслав Григорьевич внедрил в жизнь тему своего дипломного проекта по гидрозаморным форсункам и экономии топлива. По инициативе Курицына совершенствуется и топливная аппаратура, повышается надежность приборов, а котел полностью переводится на отечественную автоматику. Именно тогда Курицын был награжден орденом «Знак Почета», назван лучшим механиком Министерства речного флота. В 1983 году Вячеславу Григорьевичу было присвоено звание «Специалист высшего класса», которое подтверждал красивый значок – мечта многих речников, дороживших престижем своей профессии. Да и к окладу за это звание полагалась заметная, двадцатипроцентная надбавка.

А самые яркие годы в биографии потомственного речника связаны с «Константином Симоновым», построенным для Волжского речного пароходства на немецкой верфи в Бойценбурге. Наверное, потому что это пятое пассажирское каботажное судно головной серии из двадцати восьми теплоходов 302-го проекта механик Вячеслав Григорьевич Курицын лично принимал в Германии вместе с капитаном Михаилом Михайловичем Туезовым. Особым было тогда отношение на Волге к этому красавцу лайнеру, как, впрочем, и ко всем судам, работавшим с интуристами. На борту «Константина Симонова» проводился даже международный семинар, посвященный проблемам провинциального туризма. И хотя до «берега» тогда было еще далеко (на пенсию Курицын уйдет в 63 года, с полувековым речным стажем), он готовил себе замену – сына Григория, названного так в честь деда-фронтовика.

Гриша лет с семи ходил с отцом на судах по реке и на аккордеоне играть научился (правда, не самоучкой, а в музыкальной школе). Потом, уже в водном институте, практику у Вячеслава Григорьевича проходил. На «Константине Симонове» Григорий Вячеславович Курицын стал работать первым помощником механика. Ему сдал вахту в машинном отделении отец.

Не только ведь капитаны, но и механики – болотные (как называет отца и деда их наследник Алексей, выучившийся, к великому неудовольствию обоих, на экономиста) принимают под свою ответственность суда. А куда без болотных-то?!

## ЛЕБЕДЕВ Александр Илларионович



В 1947 году Александр Илларионович поступил в мореходное училище им. Г.Я. Седова в Ростове-на-Дону, которое окончил в 1951 году.

Он был направлен на строительство Цимлянской ГЭС в должности начальника нового земснаряда типа 500-60, используемого для намыва земляной плотины. После окончания строительства переведен на новую стройку – Куйбышевской ГЭС в трест «Гидромеханизация» Куйбышевгидростроя.

На Волге Лебедеву доверили руководство коллективом одного из самых крупных электрических земснарядов в мире типа 1000-80, созданного специально для строительства Куйбышевской ГЭС на Сталинградской судовой верфи. Средняя производительность земснаряда по грунту составляла до 1000 м /ч, что до сих пор является непревзойденным результатом. Земснаряд Лебедева отличился на намыве дамб примыкания к водосливной плотине зимой 1955-1956 годов, непрерывно работая даже при морозе -30°C и ледяном покрове до 1 м.

За выдающиеся достижения в строительстве Куйбышевской ГЭС и самоотверженный труд А.И. Лебедеву было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Совмещая работу с учебой, Александр Лебедев в 1958 году окончил вечернее отделение Куйбышевского индустриального института. После этого он перевелся в Минсредмаш на должность начальника участка в Красноярск-26 для внедрения способа гидромеханизации земляных работ на объектах строительства атомной промышленности и энергетики. За большой вклад в развитие атомной энергетики он был награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», 14 медалями, в том числе золотой медалью ВДНХ, знаком «Изобретатель СССР», многими другими знаками отличия и грамотами отрасли.

Занимался и общественной работой. С 1958 по 1985 год он выбирался депутатом районных и городских Советов. Даже на пенсии Лебедев более 5 лет активно участвовал в работе Совета ветеранов отрасли.



Антонина Никитовна, до замужества Сергеева, родилась 22 февраля 1940 года в Красноармейском районе Сталинграда. Через два месяца с начала войны ее отец, Никита Васильевич Сергеев, ушел добровольцем на фронт, оставив жену с девятью детьми.

Когда линия фронта приблизилась к городу, приказа об эвакуации мирного населения не последовало. Антонина, несмотря на малолетство, хорошо запомнила день бомбежки Сталинграда 23 августа 1942 года: «Горело все: и трава, и дома». Ей, двухлетней девочке, сильно обожгло горячей травой ноги так, что год не могла ходить. Недалеко от их дома был военный госпиталь (школа № 62), но тяжелораненых было так много, что ребенка не смогли взять на лечение. Вылечила мама дома старыми проверенными методами.

В 1943 году после тяжелого ранения вернулся с войны отец, который спустя несколько месяцев возглавил артель инвалидов имени Чапаева, где шили вещи для фронта. И вот война закончилась. После семилетки Антонина пришла на канал, в группу озеленения. Хорошо запомнила этот день: 6 апреля 1956 года.

Однажды, работая надзорщиком на шлюзе № 1, Антонина увидела девушек, облаченных в красивую форменную одежду. Это были начальники вахт: Алпатьева (Соснина) Людмила Кирилловна, Осина Тамара Александровна, Яковлева Любовь Ивановна, Красноружская Галина Александровна. Тоня с восхищением смотрела на них, в мгновение дав себе слово тоже выучиться на начальника вахты.

Через несколько лет мечта Антонины осуществилась. Свою первую навигацию 1967 года в новой должности начальника вахты шлюза она провела на гидроузлах № 8, № 9 под руководством начальника гидроузлов Владимира Ильича Филиппова. В следующую навигацию А.Н. Лисогор перевели на ее любимый гидроузел № 1, где она трудилась до 2004 года.

Антонина Никитовна с удовольствием вспоминает свою трудовую жизнь, особенно ярким моментом была для нее встреча с первой женщиной-космонавтом Валентиной Терешковой. Последняя была в гостях на Волго-Донском судоходном канале, и Лисогор вручала Терешковой от лица коллектива букет и значок Волго-Донского судоходного канала. Позднее А.Н. Лисогор предложили быть наставником у начинающих начальников вахты, а в межнавигационный период она обучала будущих начальников вахты шлюза, специально для них разработав программу обучения.

Одна из дорогих наград для Антонины Никитовны – ведомственная грамота от военного командования за выполнение особого задания – шлюзования подводных лодок и военных катеров. Такой награды были удостоены только два человека на Волго-Донском судоходном канале, А.Н. Лисогор в их числе.

Антонина Никитовна также награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

А.Н. Лисогор – отличник речного флота, ветеран труда Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства. В советские времена она получила звания «Ударник IX пятилетки» и «Победитель социалистического соревнования 1980 года».

## ЛИСОГОР Антонина Никитовна



## ЛОГИНОВА Надежда Сергеевна



Надежда Сергеевна родилась 11 февраля 1929 года в деревне Русская Менча Нурлатского района Республики Татарстан в крестьянской семье. С детства помогала родителям по хозяйству, росла трудолюбивой и ответственной. Слушая в годы Великой Отечественной войны радио, переполнялась чувством гордости за Красную армию и ненависти к врагу. Призыв «работать не покладая рук и давать фронту все больше и больше танков, противотанковых ружей и орудий, самолетов, пушек, минометов, пулеметов, винтовок, боеприпасов, а колхозникам работать на своих полях и давать стране все больше и больше хлеба, мяса, сырья для промышленности» находил в ее душе горячий отклик.

До 1944 года Надежда трудилась в колхозе, выполняя самую разную работу для нужд фронта, затем уехала в Ростовскую область, в город Каменск-Шахтинский, где устроилась работать на комбинат № 101 в электроцех электромонтером. Вышла замуж. После войны жизнь налаживалась.

В 1972 году Н.С. Логинова вместе с мужем приехали в Волгоград, где были приняты в коллектив Волго-Донского судоходного канала. Отсюда в 1989 году Надежда Сергеевна ушла на заслуженный отдых.

Это был период «застоя», но жизнь миллионов советских людей, которые растили детей, любили свою Родину, защищали ее, работали не покладая рук на ее благо, не была бессмысленной. Они ощущали себя первопроходцами во всех сферах жизни, в том числе строительстве и развитии своего родного предприятия.



В 14 лет Александр Федорович сел на трактор в родном колхозе «Во-рошиловец» (был такой в годы Великой Отечественной войны в Быковском районе Сталинградской области). Другого выхода он для себя не видел, в памяти всплывали слова Сталина о необходимости, «чтобы наша армия и наш флот имели деятельную и активную поддержку со стороны всей нашей страны, чтобы наши рабочие и служащие, мужчины и женщины, работали на предприятиях не покладая рук». И он, мальчишка, тоже трудился от зари до зари, одновременно постигая хитрости работы с техникой. Он никогда не боялся работы. И позже выбирал из трудных самую нелегкую.

По итогам переписи населения 1940 года в Быковском районе проживало 16 137 человек. За годы войны было призвано 8439. Погиб, пропал без вести 2621 человек. В период Сталинградской битвы более 500 колхозников принимали участие в аэродромном строительстве для 8-й воздушной армии, сражавшейся на Сталинградском фронте. Более 200 колхозников работали в эти месяцы на переправе через Волгу. Они обеспечивали сражавшиеся войска Красной армии продовольствием, боеприпасами, резервом. Наряду со строительством аэродромов и поддержкой переправы через Волгу жители Быковского района участвовали в строительстве рокадной железной дороги в направлении Палласовка – Астрахань.

В Волгоградском РГС А. Лопанцев начал трудиться с 1959 года, с самого начала эксплуатации сооружений. Занял должность старшины водолазной станции. Дело увлекало, он отдавался ему с душой, отличался дисциплиной и упорством. Родному предприятию остался предан вплоть до ухода на пенсию в 1984 году.

## ЛОПАНЦЕВ Александр Федорович



## ЛУНИН Николай Александрович



Николай Александрович – уроженец Одессы. Окончил среднюю школу и поступил в школу водников в городе Мариуполе. После ее окончания учился в Политехническом техникуме водных путей сообщения в Ростове-на-Дону, служил на срочной службе в РККА шифровальщиком 8-го отдела штаба Северо-Кавказского военного округа. Перед войной он оканчивает командирские классы учебного отряда подводного плавания ВМС имени С.М. Кирова

В первый же день войны, 22 июня 1941 года, Н.А. Лунин выводит свою «щуку» на морские коммуникации противника. Капитан-лейтенант Н.А. Лунин проявил себя зрелым тактиком, незаурядным командиром-подводником. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 апреля 1942 года за успешное командование подводной лодкой и героизм, проявленный в боях с немецко-фашистскими захватчиками, капитану 3-го ранга Николаю Александровичу Лунину присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Подводная лодка Щ-421 награждена орденом Красного Знамени. С 4 марта 1942 года Н.А. Лунин командует крейсерской подводной лодкой К-21 Северного флота.

С ноября 1943 года капитан 1-го ранга Н.А. Лунин командует 1-м дивизионом подводных лодок Северного флота, а в марте 1944 года становится слушателем Военно-морской академии имени К.Е. Ворошилова, которую успешно оканчивает в 1946 году.

После войны его жизнь тесно связана с Военно-морским, а затем гражданским флотом. В 1962-1964 годах Николай Александрович – дублер капитана дизель-электрохода «Обь», совершил на нем рейс к берегам Антарктиды.

Контр-адмирал Лунин награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Ушакова II степени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги», иностранным орденом Британской империи IV степени, именным оружием.

Герой Советского Союза Н.А. Лунин увековечен в монументе Славы, воздвигнутом в одном из военных городков краснознаменного Северного флота.



Уроженец села Бузиновка Калачевского района Сталинградской области, Алексей к 12 годам вырос смышленным и трудолюбивым пареньком. Мечтал служить в армии, а потом найти профессию, чтобы и интересно было, и пользу Родине приносить. Но так и не успел выбрать что-то определенное. Началась война.

Оккупация оставила след в душе на всю жизнь. До сих пор об этом тяжело вспоминать. В селе расположились штабы и хозяйственные части фашистов. Самих боев в хуторе не было. Но при подходе советских войск из Сталинграда и Калача недалеко от хутора проходили бои. Зарево пожаров Сталинграда было хорошо видно в Бузиновке. Сам хутор позже бомбили. При этом погибло много людей, так как вокруг была голая степь и негде было укрыться. Немцы стояли на хуторе 3 месяца. Среди жителей нашлись предатели, которые передали немцам списки коммунистов и их семей. Виселицы уже были поставлены на скотском дворе, но наступление советских войск заставило немцев поспешно оставить хутор. Когда немцы отступали, село Бузиновка было ими полностью сожжено. Люди остались без крова и пищи. Алексей вместе с другими односельчанами принялся восстанавливать утраченное, с 1943 года еще и успевал трудиться в колхозе «Красный партизан»: возил зерно на элеватор, работал учетчиком в бригаде, прицеппщиком.

В январе 1943 года была отстроена уничтоженная немцами школа. В 1948 году была открыта семилетняя школа, где учащиеся учились в две смены. В 1950 году состоялся первый и последний выпуск в этом учебном заведении.

На ВДСК Алексей приехал после армии в 1955 году. Здесь работал на озеленении поселка Комсомольский, обходчиком канала, электромонтером на шлюзе № 11, начальником вахты.

Ветеран ВДСК. Награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», грамотами и благодарностями.

## ЛЫГИН Алексей Степанович





## МАКСИМОВА Елизавета Алексеевна



Работала в Волгоградском районе гидросооружений с 1962 года штукатуром гидроузла. В течение тридцати лет, вплоть до ухода на пенсию, наводила на родном предприятии красоту, поддерживала сооружения в порядке. Активная, энергичная, она относилась к производству, как к родному дому, по-хозяйски бережно. Отличалась огромным трудолюбием. Говорила коллегам, что закалку получила в детстве.

А детство Елизаветы пришлось на годы Великой Отечественной войны. В это время она, будучи сельской жительницей, трудилась в колхозе Тамбовской области.

С первых дней войны в области началась перестройка работы колхозов, совхозов, МТС применительно к условиям военного времени. Оккупация врагом важнейших аграрных районов страны, резко обострившаяся потребность в продовольствии и сырье поставили сельское хозяйство перед серьезными трудностями. В Тамбовской области, где 85 из каждых 100 жителей жили в деревне, они ощущались с особой силой. Призыв сотен тысяч человек в армию означал, что в селе почти не осталось мужчин-работников. Колхозники работали не покладая рук. Трудовой день длился от зари до зари. Несмотря на все трудности первого военного лета, в области собрали богатый урожай. Большинство колхозов и совхозов убрали его вовремя и без потерь. Огромную роль в выполнении плана хлебозаготовок сыграли комсомольско-молодежные транспортные бригады. В области их было 1335. На лошадях и волах, часто круглыми сутками, юноши и девушки возили хлеб на заготовительные пункты, рассматривая свою работу как боевое задание Родины.

Елизавета пошла работать в 12 лет: вязала снопы, сажала свеклу, полола, убирала. Старательно выполняла все поручения взрослых. Считала, что только так она может приблизить Великую Победу. Гордится, что в этом есть и ее вклад.



Ахмет Атауллович родом из села Малые Чапурники Светлоярского района Сталинградской области. Рос в крестьянской семье, где с детства приучался к труду. Эти навыки пригодились подростку очень скоро, когда началась Великая Отечественная война.

Ахмет трудился на колхозных полях, выполняя любую порученную работу, затем ушел служить в армию.

После службы, вернувшись в родные края, Минибаев окончил училище от Волго-Донского судоходного канала, получив профессию электромонтера, о которой тогда мечтал.

Вся его трудовая жизнь связана с гидроузлом № 4, 5. Здесь началась его самостоятельная жизнь, когда он устроился электромонтером по ремонту и обслуживанию электрооборудования. Позже освоил еще одну профессию – механика и продолжал трудиться уже в этом качестве на благо родного предприятия. Становился победителем соцсоревнования, с удовольствием помогал молодым осваивать азы профессии. Стаж работы А.А. Минибаева на Волго-Донском судоходном канале составляет 44 года.

Ахмет Атауллович награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», значком «Ударник социалистического соревнования 1973 года», почетными грамотами.

## МИНИБАЕВ Ахмет Атауллович



## МИНИБАЕВА Рауза Хусеиновна



Рауза Хусеиновна, пенсионер Волжского РГСИС – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон», проработала на предприятии около 20 лет. Пришла сюда в 1966 году судопропускником на гидроузле № 4, 5 Волго-Донского судоходного канала. С работой справлялась успешно, на нее всегда можно было положиться. Исполнительная, дисциплинированная, она отличалась грамотным подходом к делу и находила правильный, оптимальный выход в любой нестандартной ситуации.

Рауза Хусеиновна родилась 20 сентября 1927 года в селе Малые Чапурники Светлоярского района Сталинградской области в крестьянской семье.

Село Малые Чапурники в оперативных сводках ГШ Красной армии в период Сталинградской битвы упоминается несколько раз в августе и сентябре 1942 г., когда противник продолжал наращивать силы на Сталинградском направлении. К исходу сентября немецкое командование сосредоточило на Сталинградском направлении 81 дивизию. Враг перебросил сюда из Румынии 9-ю и 11-ю пехотные дивизии, из Италии – пехотную бригаду. С выходом войск 6-й полевой и 4-й танковой армий к окраинам Сталинграда немецко-фашистское командование приняло решение начать штурм города. Войска Юго-Восточного фронта сдерживали наступление противника на рубеже Сталинград, Ивановка, Малые Чапурники, озера Сарпа, Цаца, Барманцак, г. Элиста.

Тяготы жизни в годы войны Рауза знает не понаслышке. Именно в то время она научилась работать наравне со взрослыми, нести недетскую ответственность за порученное дело и главное – никогда не падать духом, поддерживая окружающих. Ходила в школу и трудилась на колхозных полях, помогала односельчанам и родителям.



В период Великой Отечественной войны, с 1942 по 1944 год, Евдокия Степановна работала в колхозе заправщицей на МТС. Затем устроилась телефонисткой железнодорожной станции Чир Суровикинского района Волгоградской области. Эта работа пришлась ей по душе, она поняла, что нашла в жизни то, о чем мечтала.

В августе 1952 года Евдокия Степановна была принята старшей телефонисткой в Калачевский узел связи Волго-Донского судоходного канала им. В.И. Ленина. Она работала на телефонной станции с микро-телефонной гарнитурой на междугородных, заказных и справочных коммутаторах. За 25 лет добросовестной работы застала все этапы реконструкции связи.

Свои знания и большой опыт Е.С. Мироненко передавала молодым работникам. Принимала активное участие в общественной жизни коллектива, пользовалась заслуженным уважением и авторитетом.

На пенсию Евдокия Степановна вышла в июле 1977 года.

За доблестный труд в годы войны и многолетний труд на Волго-Донском канале им. В.И. Ленина Евдокия Степановна Мироненко награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «60 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту».

Сейчас пенсионерка проживает в пос. Пятиморск Калачевского района Волгоградской области.

## МИРОНЕНКО Евдокия Степановна



## МИХАЙЛОВ Анатолий Александрович



Призванному в армию в 1944 году из израненного Сталинграда молоденькому кочегару с парохода «Колхозник» Толе Михайлову довелось участвовать в кровопролитных боях. Правда, воинский эшелон с новобранцами отправился не вдогонку за откатывающейся в сторону Германии линией фронта, а в обратном направлении. На Дальнем Востоке предстояло поставить точку во Второй мировой войне, заставив силой капитулировать милитаристскую Японию.

Легкой эту победу не назовешь. Только в Маньчжурии, которую советские войска освобождали от японцев, нашим солдатам противостояла сильная Квантунская армия. В ее состав входили 24 пехотные дивизии, 10 бригад, а также танковые и авиационные соединения. Свой недостаток в живой силе и боевой технике (по сравнению с ударной мощью сосредоточенных у границ с Китаем и Монголией подразделений Красной армии) японцы компенсировали яростным сопротивлением и отрядами смертников, обвязывающих себя взрывчаткой и бросающихся под наши танки. Даже после подписания 2 сентября 1945 года на борту американского линкора «Миссури» официального акта о капитуляции Японии еще продолжались разрозненные боевые действия.

– Наступление началось 9 августа на рассвете, – вспоминает Анатолий Александрович, принимавший участие в Маньчжурской операции. – Перед первым боем нас одели во все новое, старое обмундирование полностью сняли. А когда стали выдвигаться в сторону противника, пошел сильный дождь. Да такой, что встали танки. Земля превратилась в месиво. Был отдан приказ бросать под гусеницы выданные новенькие шинели. Прямо как были, в скатке. Останавливаться нельзя. Иначе японец дал бы нам прикурить.

По словам ветерана, приходилось штурмовать хорошо укрепленные оборонительные линии. Во время атак полегло немало товарищей. Жертв могло быть еще больше, но, учитывая опыт войны с немцами, наши подвижные части обходили укрепленные районы японцев, которые потом блокировались пехотой. Этими действиями не в последнюю очередь объяснялся успех операции, которая продолжалась десять дней. Также боевые действия велись на Южном Сахалине и Курильских островах, высадки десанта проводились в Порт-Артуре, Дальнем, Харбине и других городах. Сотни километров прошагал по чужой земле пехотинец Михайлов. Целым и невредимым, словно хранила судьба.

– Очень хотелось выжить, – признается Анатолий Александрович. – Это желание, наверное, меня и спасло. Чем еще объяснить такое везение? Бывало пули, не задев тела, прошивали гимнастерку и штаны. Ни креста, ни иконки я не носил. Разве что от 200 фронтовых грамм всегда отказывался, другим отдавал. Ни тогда не употреблял спиртного, ни потом. А воевать было непросто, да еще с противотанковым ружьем – оно тяжелое, но таскать его вдвоем было неудобно. Выходил из положения как мог. Сам удивляюсь, что остался цел. Лишь однажды, прыгнув с обрыва, не успел приземлиться, как рядом разорвался снаряд. Контузило меня.

Армейская служба для старшины Михайлова закончилась только в 1951 году. До этого времени после прекращения боевых действий в Маньчжурии он был командирован на один из военных аэродромов. В должности старшего авиационного механика обслуживал «МиГи», «Лавочкины», «Яковлевы» и еще «Ту-2С». Последний из самолетов... всегда с ним. Ветеран с гордостью расстегивает рубашку, показывая на груди татуировку с изображением пикирующего бомбардировщика.

Кстати, как утверждают историки, если бы советские войска не выступили против Японии, то Вторая мировая война продолжалась бы еще не менее года и унесла не один миллион человеческих жизней. В Маньчжурской операции погибло 12 тысяч советских солдат, 24 тысячи было ранено. В результате победы над Японией в состав СССР были возвращены территории, утраченные когда-то дореволюционной Россией, – Южный Сахалин, часть Курильских островов, а также русские города Порт-Артур и Дальний, позднее переданные в знак дружбы Китаю.

За время другой, только уже мирной и более длительной, водной эпопеи у Анатолия Александровича не было ни одной аварии на судах, где он работал. На везение уже не спишешь. Умение, трудолюбие и большой флотский стаж горюют сами за себя.

К медали «За победу над Японией» и прочим боевым наградам прибавились другие знаки отличия. В начале 50-х Михайлову, вернувшемуся на Волгу, было присвоено почетное звание «Лучший механик флота». А грамот и благодарностей, полученных за его трудовую биографию, не счесть. Часть их бережно хранится в толстой папке в небольшой квартире ветерана. В рамке на стене отведено место только фотографиям из прошлого, в том числе снимкам двух теплоходов – «ОТА-858» и «Волго-Дон-90», которыми управлял капитан-механик Михайлов. А ведь как минимум дважды его судьба могла сложиться по-другому.

Жили Михайловы в городе Ленинске. Отец работал на заводе бухгалтером и был арестован по печально известной еще до войны 58-й статье. Из лагерей он уже не вернулся. А когда Анатолию пришлось устраиваться на работу, его как сына «врага народа» никуда не брали. Вот и кочегарил до армии на колесном пароходе «Колхозник». После возвращения из Китая домой опять же не знал, куда податься без специальности. Хотел было пойти в Качинское летное училище, вроде бы брали его туда механиком (все же не один год служил на военном аэродроме), но что-то «не срослось» с документами и в направлении ему отказали.

Так оказался вновь на флоте. Сначала трудился на речном трамвайчике, перевозившем пассажиров по маршруту Волгоград – Слобода. А потом понял, что надо учиться. Получил диплом механика, окончив Горьковское речное училище, к тому времени он уже работал на грузовом флоте. Вырос до старпома на «ОТ-833», затем возглавил экипаж на «ОТА-858» и, наконец, был назначен капитаном-механиком на «Волго-Дон-90».

– Перевозили в то время самые различные грузы – щебень (особенно когда у нас шло строительство ГЭС, а в Москве возводилось много домов), уголь, хлеб, соль, – перечисляет Анатолий Александрович, – очень много работы было. Даже доставляли в волжские города кубинский сахар, которым загружались в Азове. Так что пришлось потрудиться и на пенсии.

После «Волго-Дона» Михайлов работал на плотоводе «Озерный-87» и только потом сошел на берег. Он и сейчас носит полосатый тельник под рубахой, считая себя членом дружного коллектива Волжской БТОФ ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство», в котором не забывают о его прежних заслугах и чествуют еще как ветерана войны, единственного оставшегося в живых из капитанов-фронтовиков.

С будущей супругой Анатолий Александрович познакомился на танцах. Таисия Михайловна дежурила там от райкома комсомола. Когда демобилизованный старшина проходил с братом Геннадием мимо девушки, тот представил его. А после того как отошли подальше, предупредил: «Не подходи к ней, это секретарь райкома». Не подействовало. После танцев Таисия и Анатолий возвращались домой вместе. Молодые люди встречались месяц, а потом поженились, создав хорошую крепкую семью.

– Она мне и сейчас нравится, как тогда, – улыбается Анатолий Александрович.

Таисия Михайловна жила с родителями в Краснослободске. Когда началась война, ей было 14 лет, отец ушел на фронт (будучи санинструктором, вывозил раненых), а их с мамой эвакуировали. Вернулись сразу, как освободили Сталинград. Пока шла война, Таисия Михайловна окончила школу, работала в порту таксировщицей коммерческого отдела, а затем устроилась секретарем бухгалтера на оружейный завод «Баррикады». Так как предприятие было оборонным, его работники считаются тружениками тыла.

Позднее девушка поступила в педучилище и после его окончания заведовала начальной школой в родном Краснослободске. Там и проявились ее организаторские способности. Через три года ее избрали вторым секретарем райкома комсомола. Вся дальнейшая трудовая биография Таисии Михайловны была связана с педагогической деятельностью. К ней и сейчас заходят выпускники из школы № 12, отдавая дань уважения любимому учителю.

Супруги Михайловы вырастили двух замечательных сыновей, старший работает в Волжском начальником цеха на трубном заводе, другой, музыкант, играет в городском оркестре. Оба окончили институты. Сейчас подрастают внуки. Их у Анатолия Александровича и Таисии Михайловны двое – Дима и Вадим, в которых они души не чают.

– Чтобы вырастить хороших детей, – считает Таисия Михайловна, – их воспитанием должны обязательно заниматься и мама, и папа, а также дедушка с бабушкой. Молодым людям всегда непросто начинать совместную жизнь, многое зависит от отношений друг к другу, и очень важно стремление сохранить семью, которое потом, поверьте мне, окупится сторицей.

## МОИСЕЕВ Леонид Васильевич



Леонид Васильевич, пенсионер Волжского РГСис – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон».

В 1956 году он поступил на работу в Волжский район гидросооружений, где работал столяром в ремонтно-механических мастерских до ухода на заслуженный отдых в 2002 году.

Л.В. Моисеев награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», значком «Ударник социалистического соревнования 1973 года», почетными грамотами.

Леонид Васильевич – труженик тыла в годы Великой Отечественной войны. Он был подростком, когда пришлось заменить в семье отца-кормильца, ушедшего на фронт. Отец был председателем Солонниковского сельсовета, с войны не вернулся.

Леонид Васильевич всю жизнь ощущал нехватку рядом отцовского плеча, а в детстве – тем более. Хотел сбежать на фронт, чтобы мстить за гибель родителя, но в 1943 году после окончания пяти классов он был вынужден идти работать. В Солонниковском торге «ФлодОВОЩ» был учеником бондаря. С 1949 по 1952 год служил в армии.



Анна Ивановна родилась в хуторе Советский (Кривая Музга) Калачевского района Сталинградской области.

Население района к началу войны составляло 31 036 человек. Район был сельскохозяйственный, зернового направления. В нем было 36 колхозов, 121 единоличное крестьянское хозяйство. Наиболее крупные предприятия района: судоремонтные мастерские Доно-Кубанского речного пароходства, ремонтно-механические мастерские, лесопилка Калачевской судоремонтной мастерской, артели по швейному производству, по ремонту обуви, рыбозавод, механическая зернодробилка, механическая мельница, 2 хлебопекарни, типография районной газеты, 3 машинно-тракторные мастерские, 10 электростанций. В районе было также 53 школы, 3 больницы, 6 учреждений амбулаторно-поликлинической помощи, районный Дом культуры, 9 изб-читален, 26 клубов сельсоветов, 41 библиотека, 3 типографии. Начало войны в июне 1941 года нарушило налаженную жизнь.

В годы Великой Отечественной войны Анна работала в колхозе «Красный боец» на овощных плантациях, на току. На току часто трудилась ночью, несмотря на юный возраст. Дома помогала матери. И конечно, училась, хотя одолевал голод и зачастую сон.

Суровые военные годы закалили ее характер. С детства Анна Ивановна не боялась трудностей, стойко переносила любые лишения, была способна поддержать товарищей в трудную минуту. В работе проявляла инициативу, ответственность.

В 1947-1948 гг. Анна Ивановна участвовала в изыскательской экспедиции по проектированию ВДСК, затем работала телефонисткой в поселковой АТС.

С 1969 по 1990 год она трудилась в ДРГСИС аппаратчиком химводоочистки.

Анна Ивановна награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

## МОКРЕНКО Анна Ивановна





## МОШНИН Афанасий Андреевич



Афанасий Андреевич родился в Курганской области. После окончания восьмилетки в 1943 году добровольцем уехал учиться в Куйбышев в первую школу летчиков ВВС ВМФ, где осваивал программу дневных и ночных полетов, а затем и высший пилотаж на самолетах УТ-2.

После окончания летной школы с отметкой «Отличная техника пилотирования» в 1944 году был направлен в военно-морское авиационное училище имени Сталина в город Ейск. Летал на истребителях Як-3.

В 1945 году по приказу главнокомандующего Вооруженными Силами в связи с нехваткой командного состава на флоте был направлен в военно-морское училище имени П.С. Нахимова в г. Севастополь. Окончил его в 1948 году и служил на военно-морском флоте.

Начинал службу в звании лейтенанта, командиром торпедного катера на Дальнем Востоке, а с 1956 года – в Севастополе, командовал военным гидрографическим судном. В 1974 году вышел на военную пенсию в звании капитана 3-го ранга. После увольнения из ВМФ работал в должностях 4-го, 3-го, а затем старшего помощника капитана на научно-исследовательских судах до 1985 года. С ноября 1985 года по январь 2003 года работал в службе капитана порта в должности капитана инспекции портового надзора. Ушел на пенсию в 76 лет. Общий трудовой стаж Афанасия Андреевича составляет 63 года.

Афанасий Андреевич имеет многочисленные правительственные награды, в том числе орден Красной Звезды, медали «За боевые заслуги» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Людмила Яковлевна с детства любила реку. Как иначе – родилась и выросла на Волге, в Саратовской области. В начале 30-х годов, когда Людмиле исполнилось три года, семья переехала в Сталинградскую область.

Отец Яков Ефимович Кузмичев стал работать в совхозе «Амо», мать Александра Афанасьевна управлялась с хозяйством и занималась воспитанием четверых детей. В 1936 году Людмила поступила в семилетнюю школу.

Когда началась война, Яков Ефимович пошел добровольцем на фронт и погиб в боях незадолго до победы, в апреле 1945 года.

В двенадцатилетнем возрасте Людмиле вместе с другими детьми пришлось помогать оставшимся в селе женщинам и старикам. В совхозе дети убирали поля от сорняков, а когда созрел урожай зерновых, сушили зерно, сортировали, грузили на машины и отправляли на станцию в Панфилово и на элеватор.

В 1943 году, окончив семилетку, Людмила поступила в среднюю школу станции Панфилово. В 1946 году она берет новую высоту – становится студенткой планово-экономического факультета Московского института инженеров железнодорожного транспорта.

В 1951 году молодой инженер-экономист путей сообщения прибыла в соответствии с назначением Министерства путей сообщения в паровозное депо Сарепта города Волгограда. Активистка и общественница, она быстро завоевала авторитет среди местной молодежи. С 1955 года в течение десяти лет Людмила Яковлевна избиралась первым секретарем Красноармейского РК ВЛКСМ, секретарем горкома ВЛКСМ, секретарем РК КПСС.

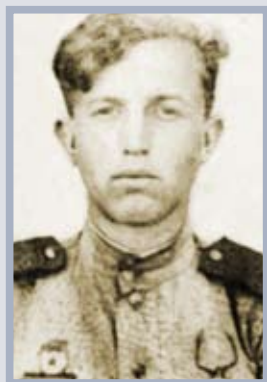
В 1965 году Назарова заняла должность начальника планово-экономического отдела Управления Волго-Донского судоходного канала. Изучив специфику речного транспорта, Назарова оперативно и грамотно решала планово-экономические задачи хозяйства канала, проявив себя настоящим профессионалом.

За многолетнюю и добросовестную работу на речном транспорте Людмила Яковлевна неоднократно была награждена грамотами МРФ.

## НАЗАРОВА Людмила Яковлевна



## НАУГОЛЬНИКОВ Игорь Сергеевич



17-летним добровольцем Игорь Сергеевич ушел на фронт. С июля 1942 г. служил командиром отделения в 31-й армии Западного фронта (Калининская и Смоленская области). В марте 1943 г. был ранен под Смоленском. После лечения в госпитале направлен в 10-ю гвардейскую армию 3-го Белорусского фронта, в которой служил в звании гвардии старшего сержанта до 1944 г.

В 1944 г. снова был тяжело ранен, по излечении был признан негодным к строевой службе и переведен в 31-ю армию, где нес службу в госпитале старшиной команды выздоравливающих. Участвовал в освобождении Польши и Германии.

В Германии встретил День Победы.

И.С. Наугольников награжден орденом Отечественной войны I степени, медалями «За отвагу», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда» и другими.

После войны И.С. Наугольников демобилизовался в Москву, где окончил курсы техников-геологов при Гидропроекте МВД СССР. В 1948 г. поехал в Сталинград на строительство Волго-Донского судоходного канала.

Игорь Сергеевич трудился в техническом отделе в должности заведующего техническим архивом Управления строительства ВДСК МВД СССР. В 1952 г. в той же должности был переведен в Управление Волго-Донского водного пути. С декабря 1953 г. работал начальником штаба МПВО.

Наугольников всегда стремился повысить свой образовательный уровень и окончил Всесоюзный заочный техникум речного транспорта по специальности «планирование водного транспорта». После этого перешел в планово-экономический отдел управления, где в должности экономиста проработал до 1986 г.

Человек активной жизненной позиции, И.С. Наугольников, даже будучи много лет на пенсии, участвует в жизни предприятия, состоит в Клубе ветеранов. Он продолжает держать связь с коллективом, в котором успешно трудился и где его по-прежнему любят и уважают.

Пенсионер Волжского РГСис – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон» Раиса Григорьевна, до замужества Черничкина, пришла на Волго-Донской судоходный канал после окончания учебного комбината, когда канал еще достраивался.

С 1952 г. работала судопропускником гидроузлов № 6, № 7. Много лет она отдала родному предприятию, ставшему для нее вторым домом. Ушла на пенсию в 2004 году. За время работы на канале Р.Г. Панченко награждалась почетными грамотами, похвальным листом, имеет благодарности за отличную работу на производстве.

Раису Григорьевну любили в коллективе за доброжелательность и радушие, отзывчивость и доброту, уважали как исполнительного и грамотного работника. Не все знали, что она испытала в детстве.

Раиса Григорьевна родилась в 1932 году в хуторе Остряки Нехаевского района Сталинградской области в казачьей семье, где было 7 детей. В 1937 году отца забрали по несправедливому обвинению и сослали в Западную Сибирь. Матери пришлось поднимать детей самой. Голод, лишения, отсутствие полноценного отдыха у детей – все это было в жизни Раисы. А тут началась война. Новое страшное горе.

Во время войны семья Черничкиных собирала желуди и лебеду, листья растений, готовила жмых. Часто это было единственной пищей.

Землю в селе в тот период пахали быками и коровами. Зерно сушили, лопатили и отвозили на фронт. После учебы и работы дети помогали раненым бойцам писать письма. Раиса кроме этого разносила почту по станице и помогала матери, которая работала на двух-трех работах, пекла хлеб для колхозной бригады.

## ПАНЧЕНКО Раиса Григорьевна



## НИЖЕВСКИЙ Евгений Яковлевич



Безоблачные дни, проведенные Евгением в родительском доме в городе Николаевске, что на левом берегу Волги в 190 км от Сталинграда, где большая семья Нижевских жила хоть и не больно сытно, зато дружно и весело, закончились осенью 1940-го. В этот день ему принесли повестку в военкомат. Направили в учебный автополк. Там получил, в чем не сомневается до сих пор, самую лучшую специальность – водителя. В учебном полку научили, как в походных условиях отремонтировать автомобиль, словно, к примеру, сварить бы суп... из топора.

Сообщение о начале войны Евгений Нижевский встретил в Москве. Вместе с товарищами из учебного полка отправился на фронт в составе 5-го отдельного моторизованного противотанкового огнеметного батальона. Под обстрелом немцев, под огнем своих по размытым и разбитым дорогам прорывался его грузовик туда, где ждали подкрепления еле державшиеся на ногах боевые товарищи.

Считалось, что огнемет не решает самостоятельных боевых задач. Поэтому огнеметные подразделения должны были использоваться только в тесном взаимодействии с пехотой и танками, артиллеристами и саперами. Задача огнеметов в наступлении заключалась в выжигании обороняющегося противника из укрытий.

В апреле 1941 года был сконструирован фугасный огнемет ФОГ-1, предназначенный для борьбы с пехотой и танками противника. Потом появился ФОГ-2. Вот такие ФОГи и перевозил в своем «Интере» Евгений Нижевский. «интером» он, как и другие фронтовые шоферы, любя называли американский автомобиль «Интернационал», который СССР поставляли США по ленд-лизу. Одной из важнейших составных частей западной помощи Советскому Союзу в рамках ленд-лиза были широкомасштабные поставки автомобильной техники из США, Канады и Великобритании. За счет этих автомобилей существенно возросла мобильность Красной армии как раз ко времени ее перехода к крупным стратегическим наступательным операциям 1943-1945 гг.

В начале войны в Красной армии было больше, чем в вермахте, танков, самолетов, артиллерийских орудий. Но явно не хватало таких технических средств, как автомобили, радиооборудование, инженерное вооружение, механические средства тяги для артиллерии, средства ремонта техники, транспортировки и заправки горючего. А без всего этого огромная масса танков, самолетов и артиллерии становилась небоеспособной или малобоееспособной. К 1 июня 1941 года в СССР насчитывалось 700 тысяч грузовых автомобилей. Среди них преобладали в основном полутонные ГАЗ-АА. Из-за ужасного состояния дорог, хронического недостатка запасных частей, ремонтных материалов, средств технического обслуживания, шин, аккумуляторов, низкой квалификации большинства водителей техническое состояние автомобильного парка страны было крайне неудовлетворительным. Только 55% машин считались исправными. На 15 июня 1941 года в Красной армии имелось 272 600 автомобилей всех типов, что составляло 36% от численности штата военного времени. По официальным советским данным, в результате катастрофических поражений лета и осени 1941 года Красная армия безвозвратно потеряла 159 тысяч автомобилей (58,3% от первоначального состава). Эти потери удалось в основном восполнить за счет мобилизации грузовых автомобилей из гражданского сектора экономики и в меньшей степени за счет построенных во второй половине года (в армию поступило 204 900 машин, автомобильная же промышленность страны дала в течение всего 1941 года 124 200 машин). В 1942 году обе эти возможности восполнения воен-



ных потерь значительно сократились, но появился и вскоре стал основным новым источником автомобильной техники для воюющей армии – западные поставки по ленд-лизу. В 1942 году Красная армия потеряла 66 200 автомобилей, а получила 152 900, произвела же отечественная промышленность всего лишь 35 000 новых машин и 79 000 СССР получил по ленд-лизу.

В 1943-1945 гг. в армию было направлено 387 300 автомобилей, а по ленд-лизу было получено 398 785. Подавляющее большинство импортных автомашин было отправлено непосредственно на фронт. 110 тысяч студебекеров, фордов, «интернационалов», «остинов», 30 тысяч мотоциклов обслуживали только советские бронетанковые части.

Грузовики International M-5H-6 оснащались 126-сильным двигателем RED-361B (демультпликатором, лебедкой самовытаскивания, имели большой клиренс, высокое расположение механизмов, в которые не должна была поступать вода при преодолении полосы прибоа. Наиболее заметным внешним отличием «Интернационала» от студебекера были полукруглые крылья над передними колесами (у «студера» – прямоугольные).

– Машину-то, хорошую машину, – рассказывает Евгений Яковлевич, – дали, а запчастей к ней – ноль целых, сами понимаете, сколько десятых! Не прислали запчастей! Вот я почти год и ездил без тормозов. Ручником тормозил или двигатель глушил. Каждые сотню-полторы километров чинил барабан, клепал его, лента напрочь стиралась.

Батальон Нижневского прошел с боями через Ростовскую область, Южную Украину, Молдавию. Однажды вез в кузове бочки с растительным маслом и попал под обстрел. Бочки в решето, масло во все стороны, хоть прыгай из кабины. Но как бы тяжело ни приходилось, Евгений не бросил своего боевого «коня». Заговоренный он у тебя, что ли, спрашивали Женьку товарищи. Смотри-ка, из какого крошечного огня выбрался! А ему иной раз и самому не верилось, каким чудом жив остался.

Батальон форсировал Днестр. До противоположного берега, куда надо было перебраться «интеру» Нижневского, оставалось несколько метров, когда снарядом разбило понтонный мост. Течение начало сносить разорванные понтоны. И тут машина не подвела его. Так дал по газам, что будто бы перепрыгнул на другой берег.

С боями Евгений прошел Румынию, освобождал Болгарию. С улыбкой вспоминает, как встречали освободителей-братушек болгары, как дарили цветы, угощали вином, фруктами. Освобождал Белград, Венгрию, где местное население настороженно встречало наших воинов (несколько тысяч венгров воевало на стороне немецкой армии).

В апреле 1945-го с боями вступили на землю Австрии. В один из освобожденных от немцев городков Евгений привез продукты для бойцов. Пока старшина с ребятами разгружали машину, вышел во двор дома, увидел дверь. Толкнул ее ногой, и

едва шаг сделал, как на голову свалился тяжелый мешок. К счастью, успел разрядить автоматную обойму, а то бы, улыбается Евгений Яковлевич, так бы и остался в том подвале.

В один из дней бойцы из ремонтной автороты, дислоцировавшейся в городке (название которого ветерану сейчас трудно вспомнить, километрах в 20 выше Вены, возможно Пассау), попросили его отбуксировать к ним разбитую машину.

– Еду себе, о чем-то своим размышляю, вдруг смотрю, бойцы дорогу мне перегородили, руки подняты, размахивают, кричат. Притормозил, а они меня из кабины вытащили и давай в воздух подбрасывать. Победа, кричат, Женька, победа! Конец войне! – вспоминает Евгений Яковлевич этот радостный день, к которому шел он столько трудных дней.

Демобилизовался Нижневский в 1946 году. Вернулся в родной Николаевск. Хотел устроиться водителем. Да куда там! Все машины наперечет: у секретаря райкома партии эмка, в жарке газик и третья – в райисполкоме. Куда идти работать? Устроился в местный Дом культуры. На трофейном аккордеоне играл на вечерах, вел хоровой кружок. А в 1950-м уехал в Сталинград. Восстанавливал разрушенный войной город. Работал за десятерых. Как и все тогда. 24 года проработал в Сталинградском техническом участке Волжского бассейнового управления пути (ныне Волгоградский район водных путей и судоходства – филиал ФГУ «Волжское ГБУ»). Ветерана и сейчас вспоминают в коллективе речников добрым словом. Усердие, старание, любовь к технике он передавал молодым водителям. И частенько вспоминал свой «интер». Сколько миль исколесил на нем Евгений Нижневский! Что с ним стало после войны, куда забросила его судьба?

В этом году Евгению Яковлевичу стукнет 90. Выходит из дома нечасто. На лавочке посидит, обсудят с соседями все текущие новости, японцев поругают за то, что в сейсмически опасном регионе построили атомную станцию, и домой. Живет в небольшой однокомнатной хрущевке, которая осталась ему как трофей после яркой и многосерийной семейной жизни. Досадно, что никак не смог получить медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». После Австрии полк расформировали. А в мирное время обращения в военкомат ни к чему не привели. Видно, у них дела посерьезнее там есть, рассуждает ветеран. Не доверяет он и врачам.

– Вот моя поликлиника, – говорит он и показывает на стопку таблеток, микстур и мазей на столе. Вот – моя больница, – и показывает на кучу таблеток на тумбочке. А это мой госпиталь – коробочки с лекарствами горкой дислоцируются на холодильнике. На милость докторов сдается лишь тогда, когда дочь с внуком переходят в наступление. Полгода назад бросил курить.

– Я вообще-то из рода долгожителей, – улыбается Евгений Яковлевич. – Моя прабабушка, звали ее Прохоровна, 127 лет прожила. Я из Нижневских один остался, брат на войне пропал без вести, значит, мне надо фамилию поддержать!

## ПОЛТАВЦЕВ Николай Николаевич



Николай Николаевич родом из Ростовской области. Его родители были крестьянами.

До 1942 года он окончил 7 классов. Во время войны три месяца был в оккупации. После освобождения работал в колхозе до 1944 года.

В ноябре 1944 года Полтавцев был призван в армию. С 1944 по 1945 год служил стрелком в запасном стрелковом полку НКВД, а с 1945 по 1946 год – в 89-м пограничном отряде НКВД. Принимал участие в ликвидации банд и диверсантов на территории Западной Украины и Польши. Целеустремленному, умному, порядочному парню предложили учиться.

В 1946 году Николай Николаевич стал курсантом 3-й морской пограничной школы МВД в г. Ломоносове Ленинградской области, а еще через два года стал служить на пограничном корабле в Латвии. Был старшим группы мотористов. Демобилизовался только в 1951 году. Награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», Похвальным листом за отличную службу в войсках МВД, юбилейными медалями, орденом Отечественной войны II степени.

С 1951 года Полтавцев работал на Волго-Донском канале, начал трудовой путь с Цимлянского района гидросооружений. Работал механиком, капитаном-механиком. Трудился на предприятии до 1994 года.

Ветеран труда, ветеран ВДСК, награжден медалью «300 лет Российскому флоту».



Надежда Ефимовна родилась в Подмоскowie в 1930 году и до начала Великой Отечественной войны успела окончить три класса Криушинской начальной школы.

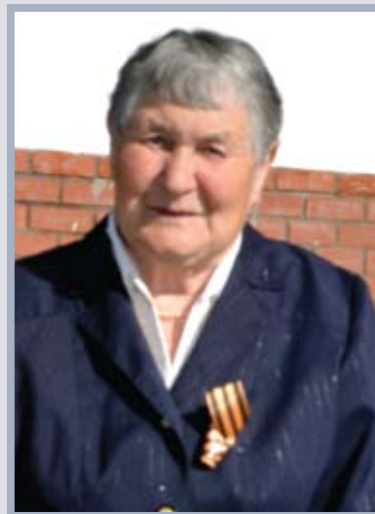
В октябре 1941 года началась фашистская оккупация. В Можайском районе немцы не щадили ни взрослых, ни детей, зверствовали, ощущая свое бессилие перед стойкостью и бесстрашием советского народа. Москва не сдавалась, немцы вынуждены были отступить, не выполнив намеченных грандиозных планов. В конце января наши войска освободили подмосковный Можайск, и сразу же воспрянувшее население принялось восстанавливать разрушенное, разграбленное фашистами хозяйство. В селе остались только женщины, старики и дети. Откуда-то привезли быков, на них пахали, а все остальное делали вручную.

Рассказывает Надежда Ефимовна Полтавцева: «Работали мы, малолетки, от зари до зари. Сажали картошку, свеклу, морковь. На трудодни нам давали мякину. Хорошо, у колхозников были свои участки земли, где выращивали овощи. Этим и питались. В 1944 году у нас создали молодежное звено, которое выращивало картофель. Работали мы очень хорошо. Звено наградили вымпелом».

В 1949 году Надежда Ефимовна уехала в Ленинград, работала там санитаркой в больнице и училась в вечерней школе. Здесь познакомилась со своим будущим мужем, вместе с которым в 1953 году приехала на Волго-Донской судоходный канал. Надежда Ефимовна трудилась в ОРСе, а в 1984-1986 гг. в ДРГСис сторожем.

Ее награды – медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», почетные грамоты.

## ПОЛТАВЦЕВА Надежда Ефимовна





## ПОЛЯКОВ Василий Васильевич



Василий Васильевич родился в Омске в семье крестьянина. Окончил политехникум по судоводительской специальности. Плавал на судах Азово-Донского пароходства.

В 1938 году был призван в Красную армию и направлен на флот. Участник советско-финляндской войны 1939-1940 годов. В 1941 году окончил Военно-морское пограничное училище.

На фронтах Великой Отечественной войны с 1941 года. Боевой путь начал на Ладужской военной флотилии. Воевал командиром бронекатера на Волжской и Азовской флотилиях.

К осени 1943 года мичман Поляков командовал катерным тральщиком 15-го дивизиона катерных тральщиков. В ноябре 1943 года во время Керченско-Эльтигенской десантной операции на катере под огнем врага за двое суток совершил с косы Чушка на Керченский полуостров 17 рейсов с десантниками. На буксире вывел из-под огня попавший на мель бронекатер.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года «за форсирование Керченского пролива, высадку десантных войск и переброску техники на Керченский полуостров и проявленные при этом отвагу и героизм» мичману Полякову Василию Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

После войны он продолжал службу в Военно-морском флоте.

Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красной Звезды, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны I степени, медалями.



Мария Григорьевна из Воронежской области. В начале войны ей не было и двух лет.

Вся семья из восьми человек жила в селе Щучье Лискинского района. Мария Григорьевна рассказывает, что самолеты летали и бомбили их село, все жители вместе с малолетними детьми прятались в лесу. Потом началась оккупация.

Немцы и венгры согнали население их села в два больших сарая и держали взаперти. Что с людьми будет дальше, никто не знал. Щучье три раза захватывали немцы, а русские войска освобождали. Наконец, фашисты были навсегда выбиты из села. Но до мира и спокойной, безбедной жизни было еще далеко. Отец вернулся с войны контуженный.

М.Г. Попова работала в филиале Волго-Донского канала с апреля 1965 г. Увольнялась, но затем снова вернулась. Была поваром, затем шкипером брандвахты, рабочей и снова поваром на изыскательско-руслых партиях.

За время работы в техническом участке за добросовестный труд она неоднократно награждалась почетными грамотами и денежными премиями.

Отработала на речном транспорте в общей сложности 19 лет. В настоящее время проживает в г. Щучье Лискинского района Воронежской области. Ей 75 лет.

## ПОПОВА Мария Григорьевна



## ПУТИНА Антонина Павловна



Последние именные часы – с фирменным логотипом – Антонине Павловне Путиной вручили в 2004-м в ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в честь ее 80-летия. Отметив тот солидный юбилей, Антонина Павловна, проработавшая в Волжском пароходстве более 40 лет, потом еще пять трудилась в Совете ветеранов войны и труда. Пока здоровье позволяло.

...О том, что началась война, Тоня узнала по дороге в парикмахерскую. Первое, что решила: «Нет, не пойду обрезать косы!» Так хотелось, чтобы все оставалось по-прежнему: учеба в школе, девичья дружба, мечты о поступлении в институт.

На практику после девятого класса горьковской школы № 14 Антонину Трифонову направили на завод «Красное Сормово», там выучили, поставили работать токарем – точить болванки для снарядов. Так получилось, что она сама по неопытности стала невольной жертвой военной продукции, предназначенной для врага: упавший снаряд пробил ногу. Досадно, конечно, было: четыре шва, два костыля – словно побывала на фронте, откуда уже поступали в госпитали раненые бойцы. Так и прохромала все первое военное лето.

А косы Тоня все-таки обрезала – со всеми беззаботно прожитыми годами распрощалась, когда в 1942-м поступила в Горьковское речное училище на судомеханическое отделение. Первым в ее жизни был пароход «Полярник Папанин», на котором в 1943-м проходила учебную практику. Кочегаром. Из мужчин на судне только один остался, да и тот старенький: все воевали. Водили плоты по реке Сунже до Камского Устья. Запомнился не только тяжелый труд – откашливалась угольной пылью, но и как на лодках на реку выезжали и по плотам ходили...

По-настоящему страшно было не на реке – дома в Горьком, когда автозавод бомбили. В ту навигацию Антонина работала уже масленщиком-мотористом на танкере «Црюпа».

– В машинном отделении тоже страшновато было, – признается уже теперь Антонина Павловна. – Кривошпы двигаются, а руками-то проводишь между ними – проверяешь, давать или не давать смазку...



Если в Горький приходили, то домой – время военное – не отпускали. По-детски радовалась, когда папа, работавший в типографии, сам к ней на пристань приходил повидаться. Позднее Антонину Павловну наградят медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Последнюю зиму перед защитой диплома Антонина провела вместе с родителями и с младшей сестрой Людмилой. В 1946 году ее, техника-механика по паровым установкам, распределили в Сталинград в службу судового хозяйства.

– От Сталинграда одни развалины остались. Некоторые наши выпускники – связисты – поначалу даже жили в окопах, я их там навещала. Мне-то повезло: разместили на «Теплотехнике» – небольшом пароходике с каютами. Трудилась в теплотехнике. На катере выходили на суда: проверяли состав топлива, как машины работают, скорость замеряли.

Катер Антонине и будущего мужа доставил – механика. Юрий Никифорович Путин прибыл на нем, заменившем прежний катер. Чтобы, как оказалось, навсегда связать свою жизнь с судьбой Антонины Павловны Трифоновой.

Путиной она стала через два года.

– Пришел на камбуз (жили-то на одном пароходе) и спрашивает: «А нам надо картошку на зиму?» Я сначала даже не поняла: «Зачем?» «Но мы же вместе жить будем!» – по молодому озорно смеется Антонина Павловна.

Решив вопрос с картошкой, поехали в затон подавать заявление. А когда расписались, то отметили событие на Волге – в салоне своего же судна. Пришли все теплотехники и даже начальники партии и лаборатории.

Так как свадебной фотографии у молодых не было, отравили родителям (каждый – своим) одиночные фото

избранника и избранницы. Позднее и личное знакомство состоялось:

– Моя мама приезжала к нам зимой, а его – летом.

В 1952 году вернулись в Горький, хотя к этому времени Сталинград уже отстроили, что называется, всем миром. Но тянуло на родину, да и надоело снимать частную квартиру. Сохранилась фотография: теплотехник Путина на пароходе «Маяковский». С косами, которые опять отрастила Антонина, вернувшись в родной город. Муж работал сначала на баркасе, а потом стал плавать механиком на самоходке:

– И я с ним! Вместе с детьми, когда маленькими были. Старшая, Татьяна, родилась еще в Сталинграде. А Надежда – в Кинешме, на родине мужа, приезжали туда отдыхать.

Как с папой в детстве плавали, дети помнили хорошо, а вот маму реже видели: она все в разъездах была... Такая уж работа у теплотехника – беспокойная. Позднее, когда в службе судового хозяйства Волжского пароходства образовалась специальная брандвахта – береговой производственный участок, – Путина трудилась там диспетчером. Из БПУ и на пенсию ушла.

– В августе ушла, а в октябре меня снова на работу вызвали – на зимний судоремонт, – вспоминает Антонина Павловна. – Так зиму и начало весны – до мая – и проработала. Лето отдыхала, а потом, после окончания навигации, опять работала. Пока серьезно не заболел муж, которому потребовалось мое постоянное присутствие и уход.

Тогда, словно второе дыхание, обнаружился у нее дар, доселе себя не проявлявший: стала рисовать. Хранит акварельные портреты еще неповзрослевших внуков – Коли, Дениса и Миши. Врученные ей часы – за долгую безупречную работу в Волжском пароходстве, а потом и в Совете ветеранов – им передаривала. Всем троим достались!

## ПЧЕЛИНА Антонина Андреевна



Антонина Андреевна родилась в Брянской области в поселке Нижневский. В 1941 году окончила 4-й класс. Началась война, немецкие войска оккупировали Брянскую область. Антонина, будучи ребенком, не все помнит из того периода, а вот чувства страха, унижения, постоянной тревоги, которые сопутствовали жизни в оккупации, остались в памяти навсегда.

В 1943 году, после того как советские войска освободили Брянск, Антонина снова начала учиться и окончила школу в 1949 году.

В годы войны трудилась в колхозе. «Мы наравне со взрослыми сеяли, убирали урожай, молотили зерно – делали все, что могли», – рассказывает она.

После войны жила в Донецкой области. Затем переехала к брату в Сталинград, где ей попало объявление в газете о наборе на курсы судопропускников в Красноармейском районе города Сталинграда в комбинате «Луч». После окончания курсов Антонину Андреевну направили на 13-й шлюз Волго-Донского судоходного канала старшим судопропускником.

В 1959 году А.А. Пчелина перешла работать судопропускником на Волгоградский гидроузел. В 1986 г. ушла на заслуженный отдых.

Награждена за успехи в трудовой деятельности многочисленными наградами.



Виктор Павлович родился в крестьянской семье в городе Ленинске Сталинградской области.

В 1933 г. семья переехала на новое место жительства – в колхоз имени Степана Разина Сталинградской области. Там Рогожкин в 1942 г. окончил 7 классов и начал трудиться в колхозе.

16 ноября 1944 г. Виктора призвали в Красную армию. Он служил в 11-й моторизированной танковой бригаде танкистом в звании рядового.

В.П. Рогожкин участвовал в боях по освобождению Кенигсберга. Во время бомбежки эшелона с воздуха был ранен. В связи с ранением Виктор Павлович получил 3-ю группу инвалидности и в августе 1945 г. был демобилизован.

После армии он вернулся в родной колхоз. 8 декабря 1949 г. поступил на работу в Красноармейский строительный район Волго-Донского судоходного канала на должность бухгалтера. Он полюбил свое дело, относился к нему с душой, в коллективе пользовался авторитетом. Даже когда он уволился и работал в другом месте, вспоминал о своем прежнем предприятии. Спустя годы он снова вернулся на Волго-Дон в качестве главного бухгалтера Волжского района гидросооружений. Здесь он трудился в течение 26 лет до выхода на заслуженный отдых в 1991 г.

В.П. Рогожкин имеет следующие награды: орден Отечественной войны II степени, медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Он ветеран труда Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

## РОГОЖКИН Виктор Павлович



## РЯБЫШЕНКОВА Нина Григорьевна



Нина Григорьевна родилась 18 марта 1944 года в концентрационном лагере немецкого города Оснабрюк.

Вот что она рассказывает об истории своего рождения:

«Мать – Полтавцева Мария Андреевна, 1912 года рождения, уроженка города Киева, работала до войны парикмахером. В Германию попала в начале 1942 года, сдали бандеровцы. В товарных вагонах через Белоруссию и Польшу была вывезена на принудительные работы в немецкий город Оснабрюк.

Отец – Чепелев Григорий Никифорович, 1910 года рождения, уроженец города Шахты Ростовской области, работал слесарем. Во время Великой Отечественной войны не стало хватать машинистов, поэтому отец пошел учиться этой профессии, был закреплен кочегаром к паровозу. Получили задание добраться на паровозе к разбомбленному составу между станциями Лиха и Зверево в Ростовской области. Когда добрались до места, то увидели, что паровоз и два вагона разбиты, а вокруг немецкие танки. Немцы расстреляли всех тяжелораненых, остальных раненых и гражданских погрузили в вагоны, убили старого машиниста, а моего отца заставили вести состав в сторону Германии. Дали отцу в помощь раненого солдата. Через Украину, Чехословакию прибыли в Южную Германию. Отца до 1943 года гоняли по разным лагерям, а затем прикрепили машинистом в город Оснабрюк, где он и познакомился с матерью. В марте 1944 года родилась я. В 1945 году нас освободили американские военные. Родителям предлагали уехать в Америку, но отец отказался, так как в Советском Союзе у него после смерти первой жены остались две дочери.

В июне 1945 года родители отправились в Советский Союз. По дороге я сильно заболела, и они приняли решение сойти с поезда в Чехословакии, нашли православную церковь и окрестили меня. Когда я выздоровела, сели в другой поезд и отправились дальше. Родители знали, что их везут в Сибирь, поэтому, пользуясь тем, что отец очень хорошо ориентировался на железной дороге, решили сойти с идущего поезда. В Ростовской области недалеко от станции Каменоломни поезд замедлил ход на подъеме, отец сбросил вещи и со мной на руках спрыгнул на ходу, а затем помог матери. Пришли они в хутор Кадамовка к председателю, который определил отца в колхоз кузнецом, мужчин в то время почти не было в хуторах.

В 1946 году мать меня зарегистрировала в сельсовете хутора Сидоровка. Через год отец пошел работать на шахту. Работал на шахте имени Красина, затем на шахте им. Воровского, откуда и ушел на пенсию. Умер в 60 лет. Мать была домохозяйка, воспитывала четверых детей, умерла в 53 года.

Разыскать документы о моем подлинном месте рождения мне помогли запросы в Общество Красного Креста, а также фотография отца с его лагерным номером 4385, взятая им из его документов, когда при освобождении концлагеря разбомбили немецкую канцелярию».

Нина Григорьевна Рябышенкова беспрерывно более двадцати лет проработала судопропускником на гидроузле № 3 Северско-Донецкой шлюзованной системы Нижне-Донского района гидросооружений. Была принята на работу в 1978 году, а в апреле 1999 года уволилась в связи с выходом на пенсию. В настоящее время Н.Г. Рябышенкова проживает в городе Константиновске Ростовской области.

Алексей Михайлович родился в Сталинградской области в семье колхозников. Он был старшим ребенком в многодетной семье, поэтому, будучи совсем юным, устроился на работу в колхоз.

В 19-летнем возрасте Сагалаева призвали в ряды Красной армии. Свою службу он начал в Азербайджане в 529-й автоколонне в июне 1941 г. Там узнал о нападении фашистов на СССР.

Алексей охранял бакинскую линию связи от диверсантов. Позже он был направлен на Украинский фронт. Он служил в 529-м авиаполку в звании рядового. Его отряд прикрывал тогда отступление наших войск во время боев в районе Ворошиловграда и Миллерово.

12 июня 1942 г. под городом Северный Донец часть, где служил Сагалаев, попала в окружение. Алексей был взят в плен и отправлен в концлагерь.

Плен длился долгих три года. Три нескончаемых года холода, голода, издевательств фашистов. Алексей не мог смириться со своим положением узника. Он три раза бежал из концлагеря, но его ловили. Искли с собаками, находили и сажали в карцер, избивали, лишали еды. Он удивляется сегодня, как остался жив, ведь в лагере был истощен до предела. Его последний побег из концлагеря был на территории Германии. Ему и другим сбежавшим узникам удалось добыть гражданскую одежду, переодеться и спрятаться. Дошел до своих.

В декабре 1946 г. Сагалаева демобилизовали из армии, и он вернулся в Сталинград к родителям, решив восстанавливать родной город.

На Волго-Донской судоходный канал Алексей Михайлович пришел в 1956 г. и 27 лет проработал в Волжском районе гидросооружений и судоходства. На Волго-Доне работали и его близкие: жена, дочь и внучка. А.М. Сагалаев всегда был на хорошем счету, его помнят и поздравляют с праздниками.

А.М. Сагалаев не раз награждался почетными грамотами, имеет орден Отечественной войны II степени, медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда». Он ветеран труда Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

## САГАЛАЕВ Алексей Михайлович





## САФРОНОВА Нина Николаевна



Нина Николаевна – старожил своего родного предприятия. В возрасте 30 лет она пришла в Волгоградский РГС и больше трех десятилетий трудилась здесь рабочей озеленения, маляром гидроузла, судопропускником. Она никогда не боялась никакой работы, с удовольствием осваивала новое, радовалась приобретенным навыкам. Отличалась оптимизмом, доброжелательностью, готовностью всегда помочь советом и делом. Не все в коллективе знали, что Нина Николаевна была тружеником тыла в годы Великой Отечественной войны. Воспоминания детства, как и многие ее сверстники, старалась спрятать в глубине души – слишком нерадостным, суровым было то время.

Уроженка Сталинградской области, она даже с приближением фронта не покинула родных мест. Рядом шли бои, гибли люди.

Но не только на солдатских штыках приближалась победа. На колхозных полях, заводах и фабриках руками женщин, детей, стариков ковалась победа в тылу страны. «Тыл – это половина победы, даже больше», – говорил Георгий Константинович Жуков, и его слова подтверждались результатами непосильного труда тружеников тыла всей страны и Сталинградской области!

Основной задачей колхозов и совхозов Сталинградской области было обеспечение фронта продовольствием и фуражом. Близость фронта усложняла работу колхозов. Враг производил налеты на колхозные поля, обстреливал из пулеметов работающих, поджигал посевы. С самого начала войны сельское хозяйство встретилось с величайшими трудностями. Автомашины, тракторы, лошади изымались для нужд армии. К весне 1942 г. в колхозах области не хватало 1235 тракторов. Ощущался острый недостаток горючего, деталей, а главное, на полях остались трудиться женщины, старики и дети. Если в 1940 году в колхозах области насчитывалось 410,3 тыс. трудоспособных, то в 1942 году их осталось 202,3 тыс. человек. Между тем любой ценой требовалось убрать урожай.

На поля выходили все оставшиеся в селе и даже те, кто по старости был давным-давно освобожден от работы, а также подростки и молодежь.

Нина Николаевна трудилась в колхозе, выполняя работу, необходимую прежде всего для фронта. Лозунг «Все для Победы!» был для нее главным все время войны.



Семен Иванович родом из Воронежской области. Учился в Лискинской школе и получил семилетнее образование.

29 марта 1943 года был призван Лискинским военкоматом в армию. Почти год проходил обучение в учебной части 63-го запасного стрелкового полка в Саратовской области на минометчика, а затем был отправлен на фронт.

Семен Иванович служил в 364-й стрелковой дивизии 1214-м стрелковым полку, который входил в состав действующей армии Ленинградского фронта. Он был минометчиком тяжелых 82-мм минометов и пулеметчиком. Он вспоминает, что вместе с другими солдатами, участвуя в боях, прошел пешком 800 км от Старой Руссы через Порхов и Великий Новгород до Пскова, что тяжелые пулеметы «максим» зимой перетаскивали вьюками на лыжах, спали в лесу, подстелив сосновые ветки.

Одним из заданий сержанта было доползти ночью в маскхалатах до вражеского проволочного ограждения и вырезать несколько метров для того, чтобы наши разведчики смогли проникнуть на немецкую территорию. С заданием справился успешно.

2 апреля 1944 года Семен Иванович был тяжело ранен в ногу, плечо и руку. Снаряд угодил в пулемет, все солдаты рядом погибли, а сам он сутки пролежал в противотанковом рву, пока его не нашли. В Ленинградском эвакогоспитале № 5337 Сиднев перенес сложную операцию и восстанавливался до октября 1944 года.

В октябре 1944 года в качестве младшего приемщика Сиднев прибыл в Военно-пересылочный пункт № 25 города Брест-Литовска в Белоруссии, где прослужил до октября 1945 года. К строевой службе он был не годен.

За храбрость, стойкость и мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, Семен Иванович награжден орденами и медалями.

В ноябре 1945 года, после демобилизации, Сиднев приехал в город Лиски и приступил к работе в судоремонтных мастерских Доно-Кубанского речного пароходства в качестве котельщика.

Отработав в мастерских 22 года, вместе с женой Марией Григорьевной в августе 1968 года Семен Иванович перешел на работу в Верхне-Донской технический участок УВДСК им. Ленина. Здесь он трудился котельщиком-корпусником. Уволен в связи с уходом на пенсию по старости.

Работая в филиале, принимал активное участие в строительстве деревообрабатывающего и механического цехов ремонтно-механических мастерских, расположенных на территории промышленной базы города, в социалистических соревнованиях. Неоднократно награждался денежными премиями, ценными подарками. В 1996 г., находясь уже на заслуженном отдыхе, за многолетний труд на речном транспорте был награжден медалями «300 лет Российскому флоту» и медалью Жукова.

Ветеран труда Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

В настоящее время проживает в г. Лиски Воронежской области, ему 89 лет.

## СИДНЕВ Семен Иванович



## СИОХИНА Мария Васильевна



Мария Васильевна родилась на хуторе Муковнин Клетского района Сталинградской области. Мать одна воспитывала дочь. Жили очень бедно. Были времена, когда выйти на улицу поиграть со сверстниками девочке было не в чем.

Летом 1942 года по территории Клетского района проходила главная полоса обороны советских войск, здесь пролегали важнейшие коммуникации, выходившие кратчайшим путем к Сталинграду с северо-запада. Жители района участвовали в строительстве оборонительных сооружений.

Во время Сталинградской битвы Мария с мамой оставались в хуторе. Видели, как шло наступление Красной армии, как перевозили раненых бойцов, как радовались люди нашей победе...

После окончания Сталинградской битвы нужно было восстанавливать разрушенное хозяйство. Мария, как и другие подростки, трудилась в колхозе. Собирала колоски, в ночную работала на току.

В колхозе землю пахали на лошадях, которых очень берегли. А дома свой участок люди пахали сами: собирались женщины, впрягались и тащили плуг, а кто-нибудь из стариков или подростков держался за плуг и направлял его. Так пахали по очереди: сначала у одного, потом у другого...

После войны семья переехала в Калач-на-Дону. Полюбив реку, Мария решила связать жизнь с водным транспортом. С 1971 по 1990 год она работала в Донском РГСИС поваром на т/х «Касатка». К делу относилась ответственно и с душой, старалась кормить экипаж сытно и вкусно.

Ветеран труда.

Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», а также юбилейными медалями.



Зоя Стефановна из Сталинградской области. Здесь, на хуторе Малая Голубая Калачевского района, жили ее родители, сельские труженики. Позже семья переехала на станцию Кривая Музга. Там и застала их война.

Отец ушел на фронт. А в 1942 году настигло новое горе – умерла мать. В памяти Зои Стефановны запечатлелось, что эта трагедия совпала с приходом в село войск Красной армии.

После смерти матери осиротевшим детям пришлось выживать в прямом смысле слова. Вместе с братом Зоя устроилась на работу в колхоз «Красный боец». А ходить было не в чем: ни обуви, ни нормальной одежды. До сих пор помнит Зоя Стефановна, как резала босые ноги стерня. Плакала, но работала.

В 1945 году вернулся с войны отец. Жить стало легче.

В 1948 года Зоя Стефановна работала на строительстве Волго-Донского судоходного канала в отделе интендантского снабжения. С 1979 по 1989 год трудилась поваром на т/х «Плес». Всегда занимала активную жизненную позицию.

Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», почетными грамотами за успехи в работе.

## СМЕТАНИНА Зоя Стефановна



## СЫРОЕДОВА Лидия Алексеевна



Пенсионер Волжского РГСиС – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон» Лидия Алексеевна родилась в 1930 году в Сталинградской области.

Школьницей-подростком в годы Великой Отечественной войны Лидия в летнее время работала в колхозе, помогая взрослым на самых разных работах. Бойкая, общительная, она успевала сделать очень много и еще старалась помочь другим сверстникам. Взрослые ценили ее за стремление к порядку, чистоте, аккуратности, исполнительность и инициативность.

На строительство Волго-Донского судоходного канала Лидия Алексеевна пришла в апреле 1950 года и работала до ухода на заслуженный отдых в 1985 году.

Волго-Донской канал стал ее вторым домом, она испытывала необычайную гордость, что причастна и к строительству этого нужного стране сооружения, и к его функционированию в последующие годы. Она всегда радовалась каждому новому успеху родного предприятия и приумножала эти успехи своими собственными достижениями в труде и общественной жизни.

Сыроедова была активным членом профсоюзного движения, участвовала во всех спортивных мероприятиях, проводимых среди речников.

Лидия Алексеевна награждена медалью «300 лет Российскому флоту», многочисленными почетными грамотами, ее имя занесена на Доску почета и в Книгу почета предприятия.



Когда началась война, Валентине Дмитриевне было 6 лет. Их семья жила тогда в поселке Тесово Ленинградской области.

Отца забрали на фронт в первый день войны, и он погиб в 1941 г.

Село было расположено близко к Ленинграду, который часто бомбили немцы, поэтому пришлось уехать дальше на станцию Рогавка.

Валентина Дмитриевна вспоминает, что немцы ежедневно бомбили станцию, делая по 40 вылетов в сутки. «С матерью жили в сарае, она укрывала мне голову подушкой, чтобы хотя бы чуть-чуть приглушить свист и грохот во время бомбежки». Решили уезжать в Воронежскую область, где родилась Валентина. И попали в оккупацию.

В июле 1942 г. немцы построили жителей и погнали их по полям до станции Сагуны, а затем переправили в концлагерь, расположенный на территории колхоза «Пробуждение» Подгоренского района. Только после разгрома немцев семья вернулась домой.

Трудовой путь В.Д. Тарасенко начала с работы в Верхне-Донском техническом участке пути на русловых изысканиях, отработав на речном транспорте в общей сложности 26 лет. За время работы за добросовестный труд она неоднократно награждалась денежными премиями.

Ветеран труда ВДСК. Проживает в г. Лиски Воронежской области.

## ТАРАСЕНКО Валентина Дмитриевна



## ТИТОВА Фаина Васильевна



Фаина Васильевна – уроженка Сталинградской области. Сколько себя помнит, всегда хотела стать врачом и лечить людей.

Окончила школу медсестер в Сталинграде с красным дипломом и работала в Новом Рогачике в детском тубдиспансере. Дети любили ее за веселый нрав, а она старалась помочь всем, чем могла. И не только лечила, но и много общалась с маленькими пациентами, настраивая их на выздоровление.

С 1943 по 1949 год работала фельдшером в селе Мариновка. За эти шесть лет Фаина Васильевна сроднилась с сельскими тружениками, стала для них близким человеком. Часто работала сутками, помогая выхаживать заболевших. Надеялась, что лечить будет всегда. Судьба распорядилась по-другому.

В 1954 году она пришла на работу в Волго-Донской судоходный канал и заняла должность аппаратчика химводоочистки в ДРГСИС в п. Комсомольский. Работу полюбила, в коллективе прижилась и трудилась здесь вплоть до выхода на пенсию в 1984 году.

Ветеран ВДСК. Ф.В. Титова награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», почетными грамотами.



Сергей Иванович родился в с. Грусимово Житомирской области в УССР, которая размещалась на территории Правобережной Украины, в центральной части Украинского Полесья. Согласно переписи 1939 г., на территории области проживали 1701,5 тыс. человек, из них 346,8 тыс., или 20% от общей численности, составляли жители городов. Центром области был Житомир, население которого перед началом Великой Отечественной войны достигало 95 тыс. человек. По национальному составу преимущественно это были украинцы, евреи, русские и поляки.

Житомирская область одной из первых на Украине была захвачена немцами. За годы оккупации здесь погибли от рук врага тысячи мирных жителей.

«С первого дня оккупации коренным образом изменилась жизнь, – вспоминают очевидцы. – Лишь кое-где на улицах можно было увидеть местных жителей. Группами прохаживались полицаи, немецкие солдаты и офицеры. Во многих местах у входа в магазины, кафе появились вывески «Только для немцев», объявления-предупреждения: «Появляться в городе после 19 часов строго запрещается. Нарушители будут наказаны» и другие. При малейшем подозрении арестовывали и держали под арестом несколько суток». Население от 18 до 45 лет исполняло трудовую повинность, работая по 14-16 часов в сутки. Тех, кто отказывался от работы, ждали тюрьмы и виселицы. Немцы ввели комендантский час: с 20:00 до 05:00 запрещалось появляться на улицах без специальных пропусков. Наказания ожидали граждан за несвоевременную явку на работу, уклонение от трудовой повинности, пользование радиоприемниками и несдачу велосипедов. При малейшем подозрении невинных людей гитлеровцы уничтожали физически, а смерть коснулась семьи почти каждого жителя оккупированной Житомирской области.

Ушкалов испытал все ужасы немецкой оккупации. В детском возрасте видел смерть, горе близких, наглое поведение врагов, не считавших население за людей.

После освобождения Житомирской области от фашистских захватчиков работал в колхозе. Работал много, было трудно, голодно.

После войны Сергей Иванович окончил водительские курсы и ушел служить в армию. После окончания службы вместе с дядей и другом решил уехать на строительство Волго-Донского судоходного канала. С энтузиазмом взялся за новое дело. Работа в его руках спорилась, он обладал инициативой, смекалкой, высокой работоспособностью. Чувствовал гордость, что участвует в огромной стройке родной страны.

После окончания строительства остался трудиться в Донском РГСИС водителем, а в 1952-1994 годах работал плотником.

Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», ветеран ВДСК.

## УШКАЛОВ Сергей Иванович





## ТОКАРЕВА Клавдия Филипповна



Клавдия Филипповна Токарева (Сидорова) родилась 24 июля 1923 года, до войны окончила 10 классов средней школы в Астрахани. Когда началась война, выпускница школы стала работать лаборантом в хлораторной станции, чтобы получать паек и поддерживать семью.

На фронт Клавдию призвали в мае 1942 года. Будущих полевых телефонисток обучили за два месяца на краткосрочных курсах. Коренную астраханку вместе с 150 других новобранцев отправили через Махачкалу в Армавир.

С войной Клавдия встретилась «глаза в глаза» буквально на следующий день после прибытия на место дислокации: после ночевки во временном лагере взвод из таких же, как она, девчат собрался позавтракать. Только каша попала в котелки, как начался артобстрел. Для некоторых молодых телефонисток этот бой стал первым и последним. Оставшиеся в живых девчонки долго не могли прийти в себя и понять, что им делать дальше, в какую часть направляться – до артобстрела никого не успели распределить по воинским подразделениям.

Клавдия попала в 30-ю стрелковую дивизию. Она должна была держать связь со всеми стрелковыми ротами. «Не женское дело – война, даже в штабе тяжело на фронте, а на передовой – не передать словами, – говорит Клавдия Филипповна. – Но самым тягостным для меня было время, когда мы оставляли за линией фронта мирное население. Когда немцы загнали нас под Горячий Ключ, были оставлены Усть-Лабинск, Армавир, Михайловское. Люди плакали, когда мы уходили из этих населенных пунктов, а мы ничем не могли им помочь».

Несмотря на ясность ума, память фронтовички избирательно выдает события тех лет: «Получил солдат приказ идти в бой или отступить, и иногда не знает он, где точно находится. Главное для него – выполнить приказ. В один из дней, когда мы отступали, произошел страшный бой, уж и не знаю точно, где это было. Солдаты, двадцати-двадцатипятилетние мальчишки, пошли вперед, в атаку, и встретили ожесточенное сопротивление немцев, а затем испытали их железный натиск. Бойцы бежали назад на свои позиции по огромному полю, по равнине, и



только успевали замечать, как падали рядом товарищи». В том бою polegло немало солдат, поэтому воинское подразделение расформировали, и Клавдию перевели в 55-ю стрелковую дивизию, 164-й стрелковый полк, 3-й стрелковый батальон.

В начале 1943 года Клавдия вступила в партию, примерно в то же время получила первую медаль «За боевые заслуги». В наградном листе отмечено, что «во время боевых действий Сидорова Клавдия Филипповна ни на минуту не отходила от порученного ей аппарата и четко обеспечивала связью командный пункт батальона».

В 1943 году в связи с большим количеством раненых на фронте Клавдия была переведена в санитарные носильщицы. Миниатюрная девушка из-за своего маленького роста с трудом могла выбраться самостоятельно из окопа, но обязанности выполняла исправно. Женщина даже на передовой старается обустроить быт, вот и Клава в любую свободную минуту старалась быть полезной бойцам своего стрелкового батальона: подшивала подворотнички, помогала в других житейских делах. Бойцы любили и оберегали девушку.

Клавдия Филипповна вспоминает: «Тяжело дались нашей 55-й стрелковой дивизии бои за Новороссийск. Немцы сопротивлялись ожесточенно, бились за каждый дом. Они освещали город всеми возможными средствами, и ночью во время боев было светло, как днем. Было много раненых, которых мы выносили с поля боя. Вот и «зацепил» в сентябре 1943 года меня немецкий снайпер. Первое ранение в руку оказалось сквозным, а вот вторая пуля попала в живот, повредила печень. Думала, что отвоевалась». Клавдии успели сообщить после ранения, что она будет представлена к награде. Девушку доставили в Геленджик,

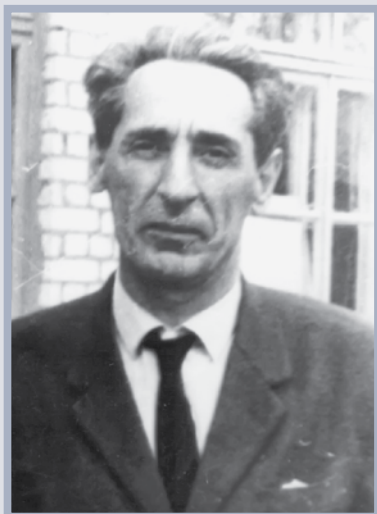
где ей сделали сложную операцию. Два месяца затем она долечивалась в Сочи.

О продолжении службы на передовой из-за состояния здоровья не было и речи. Клавдия была переведена в Астрахань, где до октября 1945 года прослужила в войсках противовоздушной обороны телефонисткой. После демобилизации устроилась на работу на завод им. 10-й годовщины Октябрьской революции, где и трудилась с небольшим перерывом до самой пенсии. Была делопроизводителем, машинисткой в военизированной охране завода.

С Ильей Александровичем Токаревым, тоже бывшим фронтовиком, орденоносцем, познакомилась уже после войны, в 1948 году поженились. Молодые обосновались в Астрахани, где прошла вся их жизнь в хлопотах, заботах, трудах. Муж, к сожалению, рано ушел из жизни, и Клавдии Филипповне пришлось самой поднимать четверых детей.

В год 70-летия Победы ей исполнится 92 года. Живая, милостивая женщина, не утратившая с возрастом обаяния, считает итогом своей длинной жизни семью. У нее три дочери и сын, 9 внуков и 13 правнуков. Члены большой семьи часто собираются у Клавдии Филипповны, ведь семейные традиции – дело святое. Неравнодушные правнуки нашли для любимой прабабушки информацию о ее второй награде – второй медали «За боевые заслуги», которую она так пока и не получила. В наградном листе говорится, что «санитарный носильщик 3-го стрелкового батальона гвардии красноармеец Сидорова Клавдия Филипповна награждается за то, что в боях за Новороссийск 13-15 сентября 1943 года под сильным огнем противника оказывала помощь раненым, держалась при этом стойко и смело, несмотря на ранение, оставалась на поле боя».

## УЗИЛЕВСКИЙ Исаак Натанович



Из воспоминаний бывшего командира земснаряда «Волжский-25», бывшего начальника Волгоградского технического участка пути И.Н. Узилевского: «В годы Великой Отечественной войны в условиях непрерывных налетов вражеской авиации, сопровождавшихся пулеметными обстрелами, бомбежками судов, следовавших с грузами и людьми по Нижней Волге, Сталинградский технический участок пути героически обеспечивал необходимую полноту навигационного ограждения судового хода и габаритов пути от Камышина и до Астрахани, ограждения плавучими знаками мест сброса вражеских мин, затопленных судов. В этот период не прекращалась и работа землечерпательного флота по углублению перекатов.

Путейцы технического участка пути совместно с Волжской flotилией принимали активное участие в уничтожении мин и разминировании судовых трасс.

Своим самоотверженным и героическим трудом в навигациях 1941-1942 годов путейцы способствовали разгрому нашими войсками вражеских полчищ под Сталинградом и в Сталинграде.

Непосредственное участие в обороне Сталинграда принимали коллективы следующих земснарядов, судов и обстановочных постов:

- землесоса «Волжский-10», командир Н.К. Семенов, механик Д.М. Колобов;
- землесоса «Волжский-12», командир Ф.А. Антонов, механик М.И. Грошев;
- многочерпакового земснаряда «Волжский-25», командир И.Н. Узилевский, механик Красильников;
- многочерпакового земснаряда «Волжский-26», командир М.П. Бесмертный, механик В.Ф. Стастусинский.
- баркаса «Крутец», капитан А.А. Лысов, механик Барсуков.
- баркаса № 14, капитан Д.М. Лапкин.
- буксирного парохода «Архимед», капитан В.А. Хазов, механик А.П. Семенов.
- постов судоходной обстановки на р. Волге и воложке Куропатка в пределах границ Сталинграда: Верхне-Ахтубинский, Нижне-Ахтубинский, Ашмиский, Тракторный, Красный Октябрь, Нефте-Синдикат, Ледорез, Пионерка, Ельшанская гряда, Купоросный оползень, Нижне-Купоросный, Горно-Бекетовский, Верхне-Отраденский, вход в Сарепский затон, Сарпинский перекал, Сталинградский затон, Голодный остров, Культбаза, Островки, Тумак, выход из Куропатки.



Непосредственное руководство обстановочными постами осуществлялось обстановочными старшинами:

Н.И. Субботин: участок р. Волги Ржнек – Бекетовка;

И.Е. Ларин: Бекетовка – Сарпинский перекаат;

П.М. Бардаков: Сталинградский затон – выход из воложки Куропатка.

В целях надлежащего обеспечения наших войск, расположенных на правом берегу р. Волги под Сталинградом, боевым снаряжением, продовольствием и людским пополнением Государственным комитетом обороны СССР в июне 1941 года было принято решение о строительстве железнодорожной паромной переправы через р. Волгу в северной окраине Сталинграда и прокладке железнодорожного полотна от левого берега р. Волги до железнодорожной магистрали Москва – Астрахань. Тем самым обеспечивалась надежная транспортная связь по левому берегу р. Волги Сталинграда с Москвой, Саратовом и Астраханью.

Перед коллективами вышеперечисленных земснарядов была поставлена задача подготовить котлован под причалы паромной переправы у правого и левого берегов р. Волги, а также судового хода между причалами паромной переправы в максимально короткий срок.

К выполнению правительственного задания, имевшего огромное значение на исход борьбы за Сталинград с немецкими войсками, земснаряды приступили в осенне-зимний период военной навигации 1941 года. Героизм и самоотверженность членов судовых команд снарядов позволили выполнить поставленную задачу в тяжелых погодных и ледовых условиях.

Приказом наркома речного флота СССР от 29.12.1941 за № 101/9 ряд работников земснарядов и судов были награждены.

Коллективы земснарядов и судов, как и в навигацию 1941 года, в этих весьма тяжелых работах проявили героизм, инициативу и находчивость. Как правило, члены команд находились на вахтах по суткам без отдыха.

Паромная переправа начала действовать в навигацию 1941 года в установленный правительством срок. После окончания дноуглубительных работ по строительству паромной переправы все земснаряды были поставлены на

разработку перекаатов в низовьях р. Волги. В районе Сталинграда был оставлен земснаряд «Волжский-25», который в августе 1942 года выполнял дноуглубительные работы на входе в Сталинградский затон с целью создания судоходных условий по перевозке воинских грузов и войск на Сталинград. Работы выполнялись в условиях начавшихся налетов вражеской авиации на Сталинград.

Подвергался неоднократным бомбардировкам и обстрелам с воздуха и земснаряд «Волжский-25». Для отражения атак с воздуха на земснаряде находилось отделение зенитных пулеметов. Дноуглубительные работы были все же выполнены.

До разработки входа в Сталинградский затон земснаряд «Волжский-25» выполнял дноуглубительные работы на Шишкинском перекаате (80 км ниже Сталинграда), где подвергался бомбардировке и обстрелу вражеской авиацией. Был поврежден рефулер.

Следует отметить, что коллектив земснаряда в таких тяжелых и опасных условиях проявил спокойствие, выдержку, героизм и тем самым в экстремальных условиях обеспечил сохранность земснаряда и его эксплуатацию.

Большое и активное участие в обороне Сталинграда проявили коллективы обстановочных постов, действовавших на р. Волге в границах города. Ими выполнялись работы по навигационному ограждению судовых трасс, подходов к военным водным переправам, ограждению навигационными знаками затонувших судов в результате бомбардировки их вражеской авиацией.

Работники постов лично осуществляли проводку транспортных и военных судов через затруднительные участки р. Волги, участвовали в прокладке трасс для воинских водных переправ с левого берега на правый. Ими велось непрерывное наблюдение за воздухом, и в случае подкладки вражеской авиацией мин в русло реки немедленно ограждали их навигационными плавучими знаками и сообщали об этом по назначению, предупреждая суда об опасности.

Коллективы постов принимали непосредственное участие по перевозке раненых бойцов с правого берега р. Волги на левый.

Большинство участников изложенных событий ушли из жизни.

## ФОМЕНКО Андрей Артемович



Андрей Артемович родился 1 мая 1928 года в Ростовской области. В начале 30-х его семья переехала в Новочеркасск. Отец работал на железной дороге обходчиком (зажигал фонари на переездах и стрелках), а потом заболел туберкулезом и умер, через 5 лет умерла мать. Пятеро детей вынуждены были расстаться – их всех распределили по разным детским домам. Андрей Артемович попал в дошкольный детский дом в г. Каменск-Шахтинский и воспитывался там до 1941г.

С началом Великой Отечественной войны всех воспитанников детского дома решили эвакуировать в Ташкент, но так как в Ташкенте беженцев было очень много, детей отправили в Оренбургскую область, в Соль-Илецкий детский дом. В памяти Андрея Артемовича сохранилось, что там, где он жил, было два озера: одно с пресной водой, другое – с соленой.

Весь военный период в эвакуации дети работали в колхозе на посевных, на прополке сорняков, уборке зерна, косили хлеб, делали копна и вручную оббивали пшеницу колотушками, а затем грузили лопатами зерно в машины. Усталые, спать ложились прямо в поле.

В 1943 г. поле освобождения Ростовской области и Таганрога часть воспитанников вместе с директором уехали туда, других детей перевели в новые детские дома. Фоменко попал в Нижне-Павловский детский дом. Там в год окончания войны он завершил обучение в 7-м классе и поехал в Оренбург поступать в железнодорожное училище. Время было послевоенное, а для сирот, как Андрей Артемович, – голодное. Одновременно с учебой пришлось работать на паровозовагонном ремонтном заводе. Однажды он уезжает в отпуск в Каменск-Шахтинский в свой первый детский дом и по настоянию директора остается в родных местах, поступает в ремесленное училище при комбинате № 101 столяром-краснодеревщиком. Через два года Фоменко окончил учебное заведение, устроился на завод столяром, получил общежитие.

В 1949 г. он решил идти учиться дальше и подал заявление в спецшколу ВВС Ворошилова, но не прошел по конкурсу, на следующий год делает вторую попытку – теперь уже в мореходку. И снова неудача. Однако это не отбивает желания сделать новую попытку, чтобы получить образование и выбиться в люди. По совету знакомого офицера Андрей Артемович подает документы в мореходное училище закрытого типа в г. Таганроге, где его, наконец, ждет успех.

Трудности курсантской жизни не пугают Фоменко. Ему по душе жесткий, почти армейский, режим. Училище он оканчивает успешно и с большим желанием идет на новое место работы – в Таганрогскую рыболовную станцию на должность помощника капитана б/к «Дунай». Здесь он трудится с 1953 по 1966 год. А затем молодому специалисту захотелось новых событий и впечатлений, захотелось проверить себя на новом месте.

В 1966 году Андрей Артемович уехал в Мурманск, где устроился 4-м помощником капитана на теплоход «Иркутск», потом 2-м помощником капитана на траулерное судно «Рында». Однако Таганрог и родные места не отпускают молодого человека. Спустя три года Фоменко возвращается из Мурманска, женится, устраивается на работу в Таганрогский порт и с 1969 года уже не расстается с этим предприятием вплоть до пенсионного возраста.

Здесь Андрей Артемович работал старшим помощником капитана м/б «Беззубый», капитаном м/б «Азовец», помощником шкипера, шкипером-мотористом 2-го класса плашкоута. Он всегда занимал активную жизненную позицию, был дружинником. За период трудовой деятельности Андрей Артемович побывал в Азовском, Черном, Каспийском, Баренцевом морях, пересекал Атлантику, был у берегов Канады, Америки, Исландии. Ветеран труда.

Сарра Хабировна родилась в 1921 году. В июне 1941 года, завершив обучение на втором курсе фельдшерско-акушерской школы, вместе с двадцатью однокурсницами отправилась в Кировский райвоенкомат г. Астрахани проситься на фронт добровольцем. Получила направление в в/ч 32/66 в госпиталь г. Астрахани операционной медсестрой, где и прослужила всю войну.

До сих пор перед глазами Сарры Хабировны первая проведенная операция с ее участием, когда молодому раненому бойцу ампутировали сразу обе ноги. Операция прошла успешно, Сарра справилась со своими обязанностями, но после окончания операции упала в обморок. Со временем привыкла к крови и ранам, научилась всему, что требуется военной медсестре. Не привыкла лишь к горю и страданиям – старалась облегчить участь бойцов, помогала не только делом, но и душевным словом.

На вопрос, что помогало выстоять в тяжелые военные годы, Хаирова отвечает: «Я всегда помнила о своем долге быть готовой прийти на помощь другим».

После войны Сарра Хабировна не оставила профессию. В 1963 году она приступила к работе медицинской сестрой санитарной части в Астраханское речное училище МРФ СССР, где трудилась до 1990 года. Коллеги и пациенты всегда отмечали ее огромное терпение и внимание, трудолюбие и доброту.

За свою трудовую деятельность Сарра Хабировна получила множество наград, среди которых орден Отечественной войны, медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другие. Она – ветеран труда.

## ХАИРОВА Сарра Хабировна



## ФРОЛОВ Геннадий Александрович



Свое 80-летие нижегородский капитан скоростного флота Геннадий Александрович Фролов отметил «пятерочкой», пробежав пять километров на лыжах по стадиону «Водник».

Волгу Гена увидел впервые в 16 лет, когда в 1949 году после семилетки приехал из Дальнеконстантиновского района в областной центр – тогда еще город Горький, где его тетя Мария Дмитриевна работала машинисткой в редакции газеты речников «Большевицкая вахта». Редакция располагалась тогда почти что на причале – в деревянном здании управления пристани. С приходящими и уходящими судами река, наполненная какофонией гудков, настолько поразила воображение юноши, что он написал заявление в училище.

Семилетку Геннадий окончил на два года позднее положенного срока из-за войны. Отец, Александр Алексеевич Фролов, уже отвоёвавший в финскую, ушел на фронт с началом Великой Отечественной, оставив дома жену Таисию Дмитриевну с тремя детьми. Его могилу Геннадий Александрович нашел только через 45 лет в Карелии...

Глядя на современных детей, трудно поверить в то, что кто-то из них может в 10 лет не просто управляться с лошадью, но и работать – пахать, боронить на ней весь световой день. Гене Фролову, заменившему отца в колхозе «Труд», довелось.

– Я был уже тогда высокий, выглядел старше, вот и доверили! – смеется теперь. – Так и проработал до конца войны. А вот в Горьковское речное училище, бывшее тогда на полувоенном положении, парня не приняли: медкомиссия, обнаружившая в сердце шумы неясного происхождения, забраковала. Работать наравне со взрослыми, оказывается, годен, а вот для учебы сердце, надорванное войной с ее непосильным трудом, гибелью отца, оказалось слишком «шумным».

Выход донельзя расстроеному и не знавшему, что дальше делать, Геннадию подсказал... вахтер, посоветовавший поступить в ремесленную училище речников (было и такое), где к состоянию здоровья почему-то серьезных требований не предъявлялось.

Через два года, в 1951-м, Фролов был уже рулевым на пароходе «Кузнец», а во вторую свою навигацию – тоже рулевым, но на «Валерии Барсовой».

– Нас в 1952 году послали открывать Волго-Донской судоходный канал, – вспоминает Геннадий Александрович. – Начинали из города Калача, за сутки проходили 26 шлюзов. Старпом Иван Андреевич Громовенко – вместе с ним я стоял на вахте – мой наставник, которого я до сих пор вспоминаю с благодарностью. Именно он (а проработали мы вместе два с половиной месяца, потом отправились в Горький) учил меня судоводению. Громовенко, кстати, живет в Астрахани, сейчас ему уже под девяносто. Встречались несколько лет назад, когда по бесплатной путевке от совета ветеранов Волжского пароходства я туда плывал. Иван Андреевич приходил нас провожать...

А в Горьковском речном Гена все-таки учился – по зимам. Окончил его только как «стажник» – была такая возможность. А в навигацию ходил уже штурманом на пассажирском «Глебе Успенском». Только вот в общежитии училища пожить не удалось, пришлось комнату неподалеку снимать. Соседкой оказалась Галя, Галина Павловна, – будущая (и единственная) жена.

Пожились они, вчерашняя школьница и штурман-курсант, в ноябре 1956-го очень буднично: зарегистрировались и все. И даже сфотографироваться на ум не пришло (упущенное наверстали, когда золотая свадьба

была). А снимок получился бы интересным. Жених – в грубошерстной шинели, зато невеста одета по последней зимней моде: в бостоновом пальто (мама отрез подарила) со стоячим серым каракулевым воротником «медици» (в честь королевского рода?). Оба брачующихся – в валенках: в Горьком в ту пору было уже по-зимнему холодно и заснежено. Зато свадьба оказалась горячей, хоть и немногочленной: пели и плясали родители, родственники, ближайшие друзья.

Еще то время, многое определившее в жизни Фролова, запомнилось... киносъемками у режиссера Григория Рошала по роману Алексея Толстого «Хождение по мукам». Киностудия в 1957-м арендовала у ВОРПа пароход «Антонина Нежданова», на котором Геннадий продолжал работать уже старпомом. По сюжету предстояло перенестись в суровый 1918 год вместе с любимыми артистами – Вадимом Медведевым, Ниной Веселовской... Одна неземной красоты Руфина Нифонтова, снимавшаяся в роли Кати Булавиной, чего стоила! По Москве-реке – в Южный порт столицы, откуда надо было по нехоженой ранее Оке попасть уже в Рязанскую область.

На одной из пристаней появилась вывеска, обозначающая кинодействие: «Самара». Там-то и стал пароход одним из главных действующих лиц. А для массовки (кроме членов команды) нанимали еще и местных жителей, к великому их удовольствию, платили (по тогдашним старым ценам) 30 рублей. Но уже на второй день съемок явилось разъяренное местное начальство в лице председателя колхоза, который заявил, что уборка зерновых под угрозой, так как все комбайнеры побросали машины и, видите ли, в кино снимаются! Пообещал, если съемки затянутся, лично пере рубить швартовы...

А еще в тот год родился сын Саша, первенец – будущая гордость горьковской школы № 8. Фехтовальщик, мастер спорта, преуспевший и в разных видах легкой атлетики, он объездил весь Союз, выступая в соревнованиях. И даже в знаменитом детском лагере «Артек» побывал! В летние каникулы после восьмого и девятого классов, упробив отца, успел и матросом поработать. Но жизнь с флотом не связал. Дочь Светлана окончила строительный институт.

Кроме съемок в фильме с рекой Окой у Фролова связаны воспоминания уже более поздней поры, когда он работал сменным капитаном на скоростном флоте – «Ракете-234». Хотели в 1975 году открыть экспресс-линию Горький – Муром – Дзержинск – Павлово – Муром. Начальником Горьковского пассажирского порта тогда был Николай Николаевич Комаров. Уже и механика назначили на эту линию, а Геннадия Александровича отправили в командировку – Оку изучать. Но не удалось тогда Волжскому пароходству ее «захватить»: московское начальство, когда узнало о планах горьковчан, сразу пять своих «Ракет» пустило по Оке. Конкуренция!

На скоростной флот, окрепший на глазах Фролова, он перешел довольно поздно – в 1965-м, хотя учился вместе с легендарным Виктором Григорьевичем Полуэктовым – пер-

вым капитаном «Ракеты-1», ставшим лауреатом Ленинской премии. Старпома теплохода «Александр Серафимович» Фролова никак не хотели отпускать: кадров не хватало. Чтобы стать «скоростником», ему пришлось без отрыва от производства получить еще одну специальность – механика. Все в том же речном училище.

Поработав на трех судах на подводных крыльях, в 1973 году стал сменным капитаном на «Ракете-234», которую в 1972-м принимал в Феодосии Константин Александрович Спиринов – ее первый капитан-механик, трудившийся на этом теплоходе десять лет. Уступил капитанский мостик Фролову он лишь в 1983 году, когда перешел в службу судового хозяйства Волжского пароходства.

Полноправным капитаном Геннадий Александрович стал в 50 лет. Мог бы и раньше, но мешал его категорический отказ вступить в КПСС, что было по тем временам нонсенсом, как, впрочем, и последующая беспартийность этого твердохарактерного, хотя и очень общительного капитана. Наседали с приемом крепко. Это сейчас он отшучивается:

– Мы с Горбиковым были в одной партии – беспартийных!

Но Николай Петрович Горбиков, первый механик «Ракеты-1», был под защитой (в отличие от Фролова) гениального конструктора скоростных судов Ростислава Алексеева, который сам и доверил ему эту историческую роль. Горбиков даже ордена Ленина был удостоен. А вот пережить исчезновение с волжских причалов судов, про которые принято говорить, что они опередили время (да так, что и до сих пор к нам не вернулись!), тяжело было обоим. В 2009 году Николай Петрович сказал с грустью:

– Мы вместе ушли на пенсию: я и скоростной флот!

...«Ракете-234» уберечь свои подводные крылья дольше других удалось: в 2007 году, отмечая 35-летний юбилей, она еще доставляла пассажиров из Нижнего Новгорода в Макарьево, а также в поселок Октябрьский и обратно. Последним, четвертым капитаном был А.И. Смирнов. Ему-то и пришлось провожать теплоход в последний путь – на переплавку в Череповец...

...В летнюю жару на капитанском мостике облаченный в форму Фролов старался и не думать о том, что хорошо бы сейчас искупаться на стоянке. А то нырнешь-то капитаном, вынырнешь – матросом! Прописная истина в списке профессиональных запретов. Были такие прецеденты.

— Не поверите, но мы с супругой только раз за всю жизнь на море летом были – провели отпуск в Ялте. Как его удалось получить во время навигации – отдельный рассказ. Вот уж тогда накопался вволю, даже ночью плавал! А потом шел от моря мимо домика Чехова...

Всю свою трудовую жизнь (за вычетом колхозной работы) Геннадий Александрович Фролов тоже плавал. Только по Волге и на судах. И мечтал искупаться в море. Волга, правда, впадает именно в море. Но море, как поется в любимой песне нашего капитана, останется морем. Хорошо, наверное, что оно есть в жизни каждого. Хотя бы как мечта.



## ХАЛЕЕВА

### Анна Макаровна



Анна Макаровна – старейшая работница Самарского речного порта. Она родилась 13 августа 1924 года в селе Усманка Самарской области. Окончив школу-семилетку, поступила в педагогический техникум в соседнем городе Бузулуке Оренбургской области, но стать учительницей ей помешала война.

Отца призвали в действующую армию, и Анна, чтобы помочь матери, устроилась на элеватор. Вскоре ее мобилизовали на сооружение оборонительных рубежей: рыла окопы и траншеи на берегу Волги близ Куйбышева.

Весной 1943 года группу молодежи направили в Куйбышев на речную пристань, через которую на волжских судах осуществлялась перевозка военной техники, боеприпасов и людских резервов для фронта. Из отдела кадров пристани 18-летнюю девушку определили в женскую бригаду грузчиц.

Вся бригада размещалась в одной большой комнате общежития в бараке на берегу Волги. Женщины трудились на погрузке и разгрузке судов и вагонов наравне с мужчинами. Подчас имели дело с непосильными грузами, как, например, цемент в пакетах, который доставлялся в трюмах барж из Вольска. Вес одного пакета был 50 килограммов – полцентнера. Вот такие кули взваливались на хрупкие женские плечи, и по крутому трапу их поднимали на палубу причала.

Работа речного транспорта была переведена на военное положение. Речники Куйбышевской пристани вели круглосуточную вахту в три смены и на флоте, и на его обработке.

– Уставали до изнеможения, – говорит Анна Макаровна. – Вернувшись со смены, особенно ночной, в общежитие, валились с ног и спали как убитые. Но мы понимали – работаем, чтобы скорее добиться победы над коварным врагом.

Весть о капитуляции фашистской Германии застала бригаду грузчиц перед выходом в ночную смену, когда они отдыхали. Из репродуктора, висевшего на стене, раздавалась радостная весть о Великой Победе. Ликованию не было предела, люди обнимались, целовались, поздравляли друг друга, не скрывая слез радости...

Коллектив пристани Куйбышев на протяжении всего периода войны перевыполнял производственные планы по всем показателям, за что ему ежегодно присуждалось переходящее Красное знамя обкома партии и облисполкома. После войны знамя передали коллективу на вечное хранение как символ героической трудовой доблести и славы куйбышевских речников.

– Есть в этом самоотверженном труде и частица моего вклада, – с достоинством говорит Анна Макаровна.

Подтверждение ее слов – медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другие награды.

После войны Анну Макаровну рекомендовали на должность нормировщика в отдел перевозок и переработки грузов пристани Куйбышев, которая в 1948 году приобрела статус Волжского речного порта. Здесь она проработала более 40 лет. Активно участвовала в общественной работе в профкоме и парткоме порта, а выйдя на пенсию – в ветеранском движении. Пенсионеры Самарского порта всегда выдвигали ее в состав Совета ветеранов войны и труда, где она отстаивала права бывших работников порта.



Иван Дмитриевич – труженик тыла Великой Отечественной войны. Ныне пенсионер Волжского РГСЧС – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон».

Он родился в селе Юркин Светлоярского района Сталинградской области в крестьянской семье. Мальчиком участвовал в трудовом фронте в годы Великой Отечественной войны. Работал в подсобном хозяйстве в Сарепте. Сеял вручную ячмень, просо, ухаживал за лошадьми, отправлял на фронт мешки с зерном. «Все для фронта!» – было написано на тех мешках. Взрослые ценили Ивана за упорство, чувство долга, огромную ответственность, советовали ему обязательно учиться после войны, добиться успеха. А Иван с детства любил технику, мечтал освоить автомобиль.

Машина, казалось ему, может все: и переместить на нужное расстояние в короткий срок, и позволить ощутить себя вольным и свободным подобно ветру в поле, и предоставить возможность путешествовать с удовольствием, наблюдая красоты за окном, и свести в дороге с интересными людьми. К тому же в годы войны и после нее автомобили ценились высоко, приобрести их мог далеко не каждый.

После войны Цыбенко четыре года служил в рядах ВВС. Вернувшись из армии, он поступил на работу на Волго-Донской судоходный канал, где работал водителем. В 1995 году ушел на заслуженный отдых.

И.Д. Цыбенко награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», Почетными грамотами.

## ЦЫБЕНКО Иван Дмитриевич



## ЧАВЫЧАЛОВ Вячеслав Васильевич



Вячеслав Васильевич родился в 1927 году в с. Подгорное Ставропольского края.

В 1944 году прямо со школьной скамьи девятиклассник Чавычалов был призван в ряды Красной армии и прослужил до 1951 года.

Сразу после призыва был отправлен в казацкую станицу Морозовская, где проходил ускоренные 4-месячные курсы и получил специальность радиста. По окончании курсов был направлен в Северо-Кавказский военный округ. Служил честно и добросовестно, не раз проявлял отвагу и героизм, всегда помогал товарищам, заслужил уважение командиров.

Демобилизовавшись, решил завершить обучение в школе, прерванное войной, и окончил вечернюю среднюю школу рабочей молодежи, а затем поступил учиться в Астраханский технический институт рыбной промышленности и хозяйства по специальности «промышленное рыболовство». Молодому выпускнику была присвоена квалификация «инженер-механик». Но и этого ему оказалось мало. Много читал, расширял кругозор, набирался опыта на производстве.

В 1966 году Вячеслав Васильевич приступил к работе преподавателем специальных дисциплин в Астраханское мореходное училище. За время работы в училище был руководителем плавательских практик, вместе с курсантами бывал в Азербайджане, Кувейте, Франции, Италии, Болгарии, Греции, на Кубе. Любил свое дело, относился к нему ответственно, работал с курсантами заинтересованно и творчески, пользовался у них большим авторитетом.

Много занимался общественной работой: был председателем местного комитета АМУ и парторгом судомеханического отделения. Отличался принципиальностью, энергичностью, решительностью.

Вячеслав Васильевич за свою трудовую деятельность получил множество наград, в том числе медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Ветеран труда.



Петр Пантелеевич родился в Краснодарском крае в крестьянской семье. В шесть лет, оставшись без родителей, чтобы не умереть с голода, стал работать у зажиточных людей по хозяйству. Детство было очень нелегким, но мальчик рос добрым и отзывчивым.

В 1942 г. был призван на фронт Темрюкским РВК. В январе 1943 года развернулось наступление советских войск в битве за Кавказ, в начале мая наши войска вышли к Таманскому полуострову. На «голубой линии», проходящей от Азовского моря до Новороссийска, они встретили упорное сопротивление и перешли к обороне.

Воевал Петр Пантелеевич отважно, был награжден орденом Славы и медалями. В боях под станицей Варениковская Краснодарского края получил тяжелое ранение. Лечение проходил в бакинском госпитале. Комиссовали Петра Пантелеевича по инвалидности второй группы.

Вернувшись домой, Шапарь стал трудиться в колхозе бригадиром, где проявил себя ответственным, трудолюбивым и надежным человеком. Однако большая часть жизни оказалась связана с водным транспортом.

В начале 1950 года Петр Пантелеевич поступил в Кубанский технический участок пути Управления Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина. Начинал с рядового матроса теплохода, вырос до капитана-механика – мастера пути 4-го обстановочного участка на реке Кубань. Обстановочная бригада, возглавляемая Петром Пантелеевичем, обслуживала внутренние водные пути реки Кубань на участке Урменский наплавной мост – г. Темрюк. Вверенный ему участок водных путей всегда был образцовым. Петр Пантелеевич считался очень ответственным и исполнительным капитаном. Все знали, что служба на реке для него – второй дом. Он всецело был предан любимому делу – содержанию судоходной обстановки и обеспечению безопасности судоходства на закрепленном за ним участке реки Кубань.

За долголетний период работы Петр Пантелеевич воспитал много молодежи, которая в дальнейшем работала на водном транспорте.

После ухода на заслуженный отдых Петр Пантелеевич передал эстафету труда своему сыну Анатолию, который также работал на данном участке пути, а затем возглавил вновь образованный Темрюкский район водных путей и судоходства ФБУ «Кубанское ГБУВПиС». Здесь же работали два сына Анатолия Петровича – Юрий и Роман, которые продолжили славную династию семьи Шапарь.

За долголетний добросовестный труд Петр Пантелеевич удостоен звания «Почетный ветеран труда», многократно поощрялся руководством Волго-Донского канала и администрацией Кубанского технического участка пути.

В памяти коллег он остается добрым, честным, отзывчивым, справедливым и гостеприимным человеком.

## ШАПАРЬ Петр Пантелеевич



## ШЕВЦОВА Прасковья Кузьминична



Прасковья Кузьминична родилась в 1924 году. В 1941-м успела до приближения немцев окончить курсы продавцов в Сталинграде. Магазин, где она работала, располагался рядом с зенитной частью. Первую бомбежку она застала 23 августа 1942 года. Чудом спаслась, но работу свою не оставила.

Почти до конца 1942 года Прасковья Кузьминична выполняла в магазине всю необходимую работу: была и продавцом, и грузчиком, и уборщицей. Бывало, не уходила с рабочего места сутками. Считала, что работать здесь – ее долг в годы войны. Не предполагала, что может трудиться где-то еще, кроме своего магазина. Однако после войны нужно было возрождать разрушенный немцами родной город, и Шевцова выполняла любую работу, чтобы быстрее Сталинград начал жить прежней жизнью.

В Волгоградском РГС она работала в течение пяти лет в охране, а затем еще несколько лет судопропускником. Работа судопропускника была ей особенно по душе. Прасковья Кузьминична ощущала себя хозяйкой шлюза. Дел было всегда немало: отслеживать правильность швартовки судов, процесс шлюзования на участках с неинтенсивным судоходством, наблюдать за положением судов в подходных каналах, чистой акватории в камерах, подходах и на территории шлюза. Ответственное и беспокойное дело, но именно здесь Шевцова в полной мере проявляла данные ей от природы активность, энергичность, живость характера. Отсюда ушла на пенсию в 1979 году.



Валентина Николаевна родилась в 1931 году в селе Солодча Ольховского района Сталинградской области.

В период Великой Отечественной войны училась в Солодчинской средней школе, принимала активное участие в посильных работах в колхозе. Особенно большая нагрузка у нее была в период каникул и в выходные дни. Часто школьников возили после окончания уроков трудиться на молочной ферме, на току, на веялке, убирать овощи с полей, собирать колоски зерна. Несмотря на юный возраст, Валентина работала наравне со взрослыми, всегда выполняя установленную норму. С детства отличалась трудолюбием, желанием все сделать в срок и с высоким качеством.

После окончания школы в 1949 году Валентина поступила в Волгоградский сельскохозяйственный институт на факультет агролесомелиорации, который успешно окончила в 1954 году.

На Волго-Донском судоходном канале она работала старшим техником по озеленению, а потом много лет служила в отделе кадров. В 1994 году В.Н. Шпак ушла на заслуженный отдых. Сегодня она пенсионер Волжского РГСИС – филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон».

Валентина Николаевна награждена медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», нагрудным значком «Почетный работник речного флота», многочисленными почетными грамотами.

## ШПАК Валентина Николаевна



## ШПАК Федор Ефимович



Федор Ефимович из Киевской области. В начале Великой Отечественной войны пятнадцатилетним подростком был направлен на эвакуацию скота на левый берег Днепра. После этого работал на укреплении левого берега Днепра, так как по возрасту не подлежал мобилизации в Красную армию. В период временной оккупации территории немцами за отказ работать на врага был дважды заключен фашистами в концлагерь для отправки в Германию. Оба раза удачно бежал из лагеря.

В 1943 году ушел на фронт. Воевал на 1-м Украинском фронте, 121-я дивизия 20-го противотанкового дивизиона, был командиром отделения. После ранения в 1944 г. демобилизовался и поступил на учебу в Киевский политехнический институт.

Трудовая биография Федора Ефимовича началась на Волго-Донском судоходном канале в 1952 г. Он занял должность инженера-электрика шлюза № 5 Чапурниковского строительного района. Грамотный специалист Ф.Е. Шпак пользовался заслуженным авторитетом на предприятии, о чем свидетельствует его успешное продвижение по службе.

В 1953 г. он становится главным инженером Тундутовского района гидросооружений Управления ВДСК., затем и.о. начальника Тундутовского района.

В 1955 г. – главный инженер – зам. начальника Волжского района гидросооружений.

В 1960 г. Шпак занимает должность начальника отдела гидросооружений и энергетики – заместителя начальника Управления Волго-Донского судоходного канала, а с 1971 г. работал заместителем начальника Управления ВДСК.

Федор Ефимович много сил, знаний и энергии отдал делу совершенствования электромеханического оборудования и повышения уровня технической эксплуатации гидросооружений. При его непосредственном участии осуществлялся ввод в эксплуатацию Николаевского гидроузла в 1974 г. и Константиновского в 1982 г.

Свою производственную деятельность умело сочетал с активной общественной работой. Много лет являлся председателем научно-технического общества.

Ф.Е. Шпак награжден орденом Отечественной войны II степени, медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», имеет многочисленные юбилейные награды, почетные знаки и грамоты Министерства речного флота.



Галина Семеновна родилась 31 июля 1933 года в Красноармейском районе Сталинграда. Отец работал на судостроительном заводе, мать воспитывала трех дочерей – Валентину, Галину и Нину. До войны семья жила на улице Политотдельской в своем доме.

22 июня 1941 года началась война, а 31 июля Галине исполнилось 8 лет. В сентябре она со своими сверстниками пошла в первый класс в школу № 117. Дети тогда еще не понимали всей серьезности происходящего, но многое их настораживало. Отец Галины вырыл во дворе недалеко от дома небольшой окоп, чтобы семья во время бомбежек могла там прятаться, на фронт его не взяли, и он всю войну трудился в инструментальном цехе, ремонтировал танки. Один из них навечно застыл у проходной завода, напоминая о тех страшных днях. Летом 1942 года немцы подошли к городу.

8 и 11 июля бомбили родной Красноармейский район. Было воскресенье, ничего не подозревающие горожане спешили на базар. И тут немецкие самолеты. «Помню, – рассказывает Галина Семеновна, – когда все стихло, мы с подружкой почему-то побежали на рынок. Шел дым, слышались крики, стоны, плач. Картина была ужасной. А 23 августа немецкая авиация разрушила весь Сталинград. Не знаю, как мы сумели выжить...»

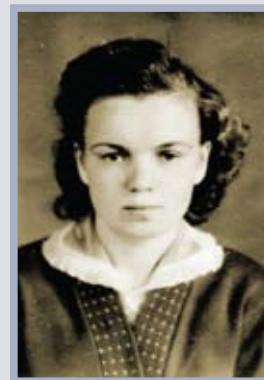
После окончания Сталинградской битвы жизнь в городе начала постепенно возрождаться. В сентябре Галина снова пошла в первый класс в свою прежнюю, едва уцелевшую школу № 117. Окончив 4 класса, продолжила обучение в семилетней школе № 22.

Девочка мечтала стать доктором и учиться в красивом здании с колоннами. Получив на руки аттестат с отличием семилетки, Галина вместе с подругой поехала поступать в медицинский, который располагался в Кировском районе. Они подошли к учебному заведению, расположенному в скромном деревянном сооружении, и разочарованные внешним видом здания, даже не переступив его порог, вернулись домой.

Отец посоветовал идти в машиностроительный техникум, а потом к нему на завод. Так Галина и поступила. В 1953 году окончила техникум и пришла в 5-й механический цех судостроительного завода. Трудилась мастером, технологом, затем окончила десятилетку в школе рабочей молодежи и поступила в механический институт. Работала и училась на вечернем отделении. После окончания института захотелось попробовать себя уже в качестве конструктора или технолога, но места на заводе не оказалось, и Галина уволилась.

В 1962 году пришла в Управление Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина в конструкторское бюро, где и проработала инженером-конструктором до ухода на заслуженный отдых в 1996 году.

## ШТОХА Галина Семеновна





## ШУВАЛОВА Анна Егоровна



Анна Егоровна родилась в Сталинградской области. Когда началась Великая Отечественная война, женщин и девушек их села отправили рыть окопы. Анна Егоровна до сих пор вспоминает, как после этой работы болело все тело, а руки еще долго были в мозолях. Хотелось веселой юности, а пришлось трудиться с утра до вечера. К тому же не покидала тревога, что немцы подходят все ближе.

В августе 1942 года на их хутор вошли фашисты. Началась оккупация.

Жили с семьей в землянке, голодали, испытали на себе весь ужас вражеской власти.

После освобождения нашими войсками участвовала в восстановлении разрушенного хозяйства. Анна Егоровна работала в колхозе: пахала землю, выращивала овощи.

В 1948 году, уже будучи замужем, Шувалова вместе с мужем приехала на строительство Волго-Донского канала. Работала телеграфисткой, затем перешла помощником воспитателя в детсад № 1 Донского РГСиС в пос. Пятиморск. Здесь она трудилась вплоть до выхода на пенсию в 1984 году.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовую доблесть», почетными грамотами.



Мария Ефимовна родилась в с. Карповка Калачевского района Сталинградской области.

В годы войны в десятилетнем возрасте оказалась в оккупации. После освобождения родного села от немецко-фашистских захватчиков устроилась на работу в колхоз. Трудилась на овощной плантации (прополка, уборка овощей).

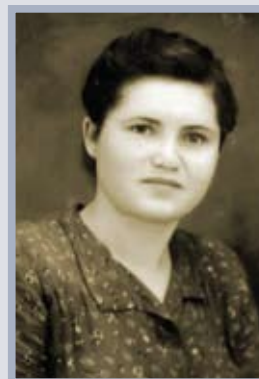
В 1943 году ей довелось работать в похоронной бригаде – собирать трупы погибших на полях. Нелегкая работа, особенно учитывая юный возраст Марии. И опасная. На полях находили мины или неразорвавшиеся снаряды, отмечали эти места для саперов.

После окончания войны девушка пришла на строительство Волго-Донского судоходного канала. Сначала работала счетоводом, затем ее отправили учиться на курсы бухгалтеров. Профессия понравилась, она требовала особой аккуратности и внимания. Мария Ефимовна относилась к своему делу с душой, отличалась трудолюбием и дисциплиной. Всегда исполнительная, ответственная, она пользовалась уважением в коллективе.

После окончания курсов работала бухгалтером в Береславском РГСИС, затем в течение многих лет бухгалтером ВОХР ДРГСИС. Присутствовала на торжественном открытии Волго-Донского судоходного канала. Ветеран ВДСК.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», почетными грамотами.

## ЩЕРБИНА Мария Ефимовна





В ЭТОЙ ФРОНТОВОЙ СВОДКЕ  
**ЕСТЬ И МОЙ**  
**БОЕВОЙ ТРУД!**



## Трудовой фронт

Защитить нашу Родину в годы Великой Отечественной войны удалось в результате тесного взаимодействия фронта и тыла. На прошедших в начале войны митингах и собраниях трудящиеся Сибири, как и все советские люди, поклялись не жалеть сил для победы над ненавистным врагом, обещали своим самоотверженным трудом обеспечить фронт всем необходимым.

Тыл в годы войны – это емкое понятие. Это не только экономика и быт, подчиненные нуждам войны, это всенародная забота о сиротах и вдовах, инвалидах и эвакуированных. Это дети, продолжающие учебу и сбрасывающие с крыш зажигательные бомбы, доноры, почтальоны, посылки и письма на фронт. Тыл – это Родина, с именем которой шли в бой.

30 июня 1941 года газета «Советская Сибирь» сообщила, что вводится новый трудовой режим: увеличен рабочий день, отменены очередные и дополнительные отпуска, введены обязательные сверхурочные работы, повышена ответственность за нарушение дисциплины на производстве.

В невероятно трудных условиях была совершена работа не только по воссозданию заводов на сибирской земле, но и досрочному выполнению заказов фронта. Перестройка вывезенной из европейской части страны промышленности на военные рельсы шла в невиданно короткие сроки.

Многие крупнейшие предприятия начинали свою новую трудовую биографию в незабываемую сибирскую зиму 1941 года, среди них, к примеру, инструментальный завод в Новосибирске. В декабре 1941 года он давал уже плановую продукцию и в то же время должен был организовать выпуск специального контрольно-измерительного и режущего инструмента для различных предприятий страны.

Уже в 1942 г. подавляющее большинство предприятий Сибири, выпускавших ранее гражданскую продукцию, стали работать на нужды войны: производить боевую технику, боеприпасы, оружие. Это дало возможность поставить фронту миллионы снарядов, а также военную технику и армейское снаряжение. Чтобы представить

себе, что означали эти цифры, каких невероятных усилий они стоили, какой трудовой подвиг надо было совершить для их достижения, какое надо было проявить упорство, надо иметь в виду, что большая часть опытных кадров ушла на фронт. Кадры специалистов и квалифицированных рабочих исчислялись единицами. На смену приходили колхозники, по состоянию здоровья непригодные для военной службы, инвалиды, рабочие, давно по старости ушедшие на заслуженный отдых, женщины, никогда не бывавшие на производстве, не видевшие завода и станка, подростки, только что окончившие ремесленные училища, и совсем юные – ученики школ.

На многих предприятиях широкое распространение получили такие формы труда, как многостаночный, и совмещение профессии, развивались коллективные формы стахановской работы, фронтовые вахты, фронтовые недели и декады, развертывалось соревнование в честь дивизий, освобождающих родные города, в честь знаменательных дат и т.д.

Свою лепту в дело победы внесли речники Сибири. Речной транспорт в этот период имел особое значение. Речники сибирских пароходств перевозками хлеба, металла и горючего оказывали помощь фронту. Железная дорога связывала только западные районы с восточными. Авиационные перевозки еще не были широко развиты. Не везде имелись шоссейные дороги, не хватало автомашин, а гужевого транспорт не играл особой роли. Поэтому вся тяжесть транспортировок во многих районах приходилась на речной транспорт. Например, на север Красноярского края, который богат цветными металлами, необходимыми для фронта, можно было добраться только речными судами.

Уже в первые месяцы войны началась перестройка водного транспорта на военные рельсы. Она осуществлялась одновременно с решением кадровой проблемы, которая возникла еще перед войной и была вызвана в основном репрессиями. В начале войны к этому добавились еще две причины: массовый уход речников на фронт, а также перевод их в другие сферы деятельности. Например, на 30 июля 1941 г. в плавсостав Енисейского



пароходства требовалось 159 капитанов и штурманов, 170 механиков и их помощников. В сложившейся ситуации руководству страны и региона пришлось одновременно решать вопросы перевода отрасли на военные рельсы и проблему кадровой политики.

**П**еревод речного транспорта на военный лад начался в июне 1941 г. Он был направлен на увеличение его провозной способности, сокращение простоев в портах, резкий подъем производительности труда, вовлечение в производственный процесс людей взамен ушедших на фронт. Согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время» на речном транспорте вводились обязательные сверхурочные работы, отменялись очередные и дополнительные отпуска. В начале войны был введен график военного времени, который предусматривал установление очередности в приеме грузов, ограничение пассажирских перевозок; рост военных грузов за счет остальных, кроме нефти и нефтепродуктов, зерна, угля, металла, которые имели важное оборонное значение. В первый месяц войны в отрасли был увеличен рабочий день до 10-12 часов в сутки.

Важным источником пополнения речного транспорта новыми кадрами явились женщины и молодежь. Они освоили многие профессии. Появились женщины-

операторы, матросы, мотористы, грузчики, судоводители, лоцманы. Большую роль в этом сыграли трудовые резервы, которые в августе-сентябре 1941 г. дали промышленности и транспорту свыше 62 тыс. молодых рабочих.

Перестройка отрасли осуществлялась в условиях перебазирования предприятий и людей в восточные районы страны. Эвакуированное население было одним из источников пополнения рабочей силы на транспорте. Например, в Игарку прибыла судоверфь, а в Усть-Порт – рыбоконсервные заводы из Мариуполя и других городов западной части страны.

1943 г. был годом перелома в работе советского тыла, это касалось и речного транспорта. В течение зимы 1942-1943 гг. речной флот и обслуживающие его подразделения готовились к навигациям. Подготовка проходила более четко и организованно, чем в предыдущие годы. В это время полностью завершился перевод отрасли на военные рельсы. Пароходства пополнились судами из других территорий и построенными в этом же регионе. В подготовке к навигациям определенную роль сыграло руководство страны, которое стало больше внимания уделять речному транспорту. Оно потребовало усилить на речном флоте трудовую дисциплину, а также стремилось поощрять тех, кто наиболее отличался во время перевозок. Были определены основные направления по обеспечению безаварийности речных судов.

Если сравнить проведение отстоя судов в 1943 г. с 1942 г., то оно тоже было наиболее организованным. Впервые планы проведения судоремонта были разработаны еще в ходе самих навигаций. Зимой 1943-1944 гг. в пароходствах осуществлялись ремонт и строительство речного флота, а также пристанских хозяйств. К началу перевозок эти виды работ в целом были завершены.

Война стала суровым испытанием для сибиряков. Оккупация западных районов СССР, производивших до войны большое количество сельскохозяйственной продукции, привела к





сокращению продовольственных ресурсов. Производство мяса в СССР за 1941-1945 гг. уменьшилось в 2 раза, животного масла – в 1,7, растительного – в 3 раза, молока – в 2, сахара-песка – в 5,7 раза. Эвакуация миллионов людей создала жилищные трудности, а перевод промышленности на военные рельсы привел к острому дефициту товаров народного потребления.

В этих условиях в первую очередь необходимо было решить продовольственную проблему. Летом 1941 г. в некоторых городах СССР была внедрена централизованная система распределения продуктов питания. Суть нормированного снабжения заключалась в следующем:

основные продовольственные (хлеб, сахар, крупы) и некоторые промышленные товары (мыло, спички, ткани, обувь, одежда) распределялись по карточкам. Цены при этом не изменились. Карточки давали возможность ограничить количество товаров, выдаваемых в одни руки, и обеспечить продовольствием и предметами ширпотреба все население.

**В** городах Сибири карточки появились в сентябре 1941 г., в первую очередь в Новосибирске, Омске, Кемерове, Сталинске, Белове, Ленинске-Кузнецком, Красноярске, Иркутске, Чите. К началу 1942 г. нормы товаров по карточкам строго контролировались государством. Было установлено несколько групп населения, получивших разное количество продуктов. Рабочие и инженерно-технические работники получали в день от 500 до 600 граммов хлеба, служащие и иждивенцы – по 400 граммов, дети до 12 лет – по 300 граммов. Для



рабочих тяжелых производств (шахтеров, металлургов, работников химической промышленности) устанавливались повышенные нормы выдачи хлеба – от 650 до 1000 граммов. Карточки предусматривали распределение среди граждан и других продуктов – например, мяса, масла, молока. Но этих продуктов в магазинах, как правило, не было, и производились замены: вместо мяса выдавали селедку, вместо сахара – сахарин, вместо масла – гидрожир или маргарин. Чтобы получить продукты, людям приходилось выстаивать длинные многочасовые очереди.

Однако решить продовольственную проблему полностью не удавалось. Большинство горожан, да и сельских жителей – за редким исключением – жили впроголодь.

И все-таки, несмотря на колоссальные трудности, люди не просто выстояли, но и обеспечили фронт всем, что было необходимо для Победы.

## АЛЕКСАНДРОВ Владимир Степанович



Владимир Степанович родился 21 мая 1931 года в селе Жигалово. В годы Великой Отечественной войны трудящиеся Якутии, отправив своих мужей, сыновей, отцов на фронт, самоотверженно трудились в тылу, направляя свои усилия на укрепление мощи Красной армии. С первых же дней войны был создан Фонд обороны, куда вносились деньги, сдавались облигации госзаймов, вещи из драгоценных металлов, пушнина. На добровольные пожертвования были построены и переданы армии две танковые колонны и три эскадрильи боевых самолетов. За годы войны трудящиеся Якутии отправили на фронт тысячи посылок с теплыми вещами, праздничными подарками.

Немалую часть среди нового пополнения рабочих кадров составляли подростки. Хотя это был временный и неквалифицированный контингент, в условиях войны и он имел определенное значение.

Уже подростком, в 14 лет, Владимир пошел работать в Якутторг грузчиком, катал тачки с мукой, крупой, сахаром на пристани Жигалово. Возможно, именно здесь, на пристани, появилась у мальчишки мечта связать жизнь с флотом.

В 1948 году Александров переехал в г. Усть-Кут и пришел в Северо-Якутское речное пароходство, чтобы осуществить давнишнюю мечту. Ходил на судах «Юрий Смирнов», «Олег Кошевой». На предприятиях речной отрасли Ленского бассейна он отработал в общей сложности 56 лет. Трудился честно, не жалея сил, ответственно и добросовестно выполнял любую поставленную перед ним задачу, был и остается гордостью коллектива.

Владимир Степанович награжден двумя орденами «Знак Почета», орденом Октябрьской Революции, медалью «300 лет Российскому флоту» и другими наградами.

Ветеран труда Осетровского порта, почетный работник флота.



Иннокентий Иннокентьевич родился 8 февраля 1924 года. Он – коренной устькутянин, родители занимались сельским хозяйством.

Семья была большой и дружной. Дети – сестра и пять братьев – с ранних лет приучались к труду. В свободное время Иннокентий любил сходить на озеро поохотиться на уток (перед войной озеро было на территории депо), порыбачить, поиграть в старинную русскую игру «бабки». Довоенный Усть-Кут утопал в зелени, обильно цвела черемуха. После семилетки Алексеевский пошел работать в «Холбос». Запомнилось, как он, совсем мальчишка, грузил со своими ровесниками кули по 100 кг. Было очень тяжело, от непосильного труда разламывало все тело. Но шла война, отец ушел на фронт в первые же месяцы. Нужно было помогать семье и стране.

В апреле 1942 года Алексеевского призвали в армию. Успешно прошел медкомиссию и был направлен в Иркутскую военную авиашколу. Месяцы учебы по ускоренной программе. В октябре 1943 года состоялся выпуск, и 7 ноября Алексеевский был уже в Саратове, в 46-м отдельном разведывательном авиаполку. Попросился на фронт и попал в 390-й ордена Александра Невского бомбардировочный полк 314-й авиадивизии. Это был 3-й Белорусский фронт. Служил там бортмехаником на Ли-2. Выполнять приходилось разные задания: доставлять партизанам оружие и продовольствие, сбрасывать десантников, бомбить вражеские порты.

Иннокентий Иннокентьевич воевал в Прибалтике, 3-м Белорусском, 1-м Украинском фронтах.

Алексеевский совершил 168 боевых вылетов, награжден орденом Красной Звезды и медалью «За взятие Кенигсберга». Победу он встретил в Восточной Пруссии, но домой, в родной Усть-Кут, вернулся только в 1950 году. В армию шло поступление новой техники, специалистов не хватало и пришлось задержаться.

После войны работал в Усть-Куте в Якутминторге, в Ленском управлении рабочего снабжения, в качестве заведующего складами продовольственной группы товаров.

## АЛЕКСЕЕВСКИЙ Иннокентий Иннокентьевич





## БАКУЛИН Иван Васильевич



Иван Васильевич родился в 1929 году. Ему было всего 12 лет, когда началась Великая Отечественная война.

Это известие застало его на прииске Кашканы. Уже к вечеру 22 июня 1941 года мобилизованные мужчины отправились пешком в районный центр. До него было 30 километров.

Среди ушедших на фронт был и отец Ивана. Навсегда запомнил сын последние минуты прощания с родным человеком, который был и кормильцем, и наставником.

Иван Васильевич заменил отца, взвалив на свои плечи непосильное бремя. Бремя не только физического труда, но и огромной моральной ответственности. Теперь он, по сути, еще ребенок, должен был заботиться о семье. Всю войну работал на совхозных полях, выращивая пшеницу, рожь, овощи, которые отправляли на фронт.

Уже после войны, в 1953 году, Иван Васильевич вместе с семьей переехал в Колпашево. Бакулин работал на техучастке завхозом, затем долгое время заведовал складом. Отсюда ушел на пенсию.

Ветеран труда.



В 1955 году для сооружения затона и строительства ремонтно-механических мастерских было выбрано место и проведена съемка. Работу выполнял коллектив второй русловой изыскательской партии (РИП-2) под руководством Ольги Максимовны Балахоновой.

И сегодня о ней с уважением вспоминают ветераны техучастка: Ольга Максимовна была принципиальным, трудолюбивым, обязательным человеком, требовательным к себе и подчиненным, грамотным специалистом. Не случайно в 1957 году ей было присвоено звание «Лучший начальник русловой изыскательской партии». Трудовой путь Ольги Максимовны был отмечен орденом Трудового Красного Знамени, медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За освоение целинных и залежных земель» и другими наградами и поощрениями.

Она родилась в семье гидротехников, школу окончила в Омске. Проблем с выбором профессии не было: в 1932 году поступила на курсы подготовки в Томский институт инженеров водного транспорта. Училась в Горьковском речном училище в 1944-1946 гг.

Ольге не терпелось в деле узнать, что такое труд изыскателя, и ее как практиканта зачислили в русловую изыскательскую партию Омского технического участка. Коллектив ей понравился, да и серьезную девушку там заметили. Неудивительно, что после диплома ее приняли там же на должность инженера путевых работ.

В 1947 году Балахонова становится начальником РИП Барнаульского технического участка, а в 1951 году – начальником РИП-2 НТУ. Вся жизнь Ольги Максимовны была связана с изысканиями, любимой работе она отдавалась целиком и ни разу не пожалела о своем выборе.

## БАЛАХОНОВА Ольга Максимовна



## БАРАНОВ Олег Константинович



Олег Константинович родился 4 января 1926 года. Окончил Севастопольское военно-морское училище, служил на командных должностях на кораблях Черноморского флота, капитан-лейтенант. На службе проявлял высокую ответственность, отвагу и героизм.

С 1956 по 1985 год он преподавал в НКРУ две дисциплины: морское судовождение и технические средства судовождения. В 1956 г. приказом министра речного флота Новосибирский речной техникум реорганизован в Новосибирское речное училище с военно-морским циклом для подготовки военно-морских офицеров запаса. Все последующие годы училище выпускало специалистов для руководящих и командных должностей на реке Оби и других реках бассейна. Многие из них стали широко известны за пределами Новосибирской области. НКРУ имело все условия для подготовки специалистов среднего звена. Учебные кабинеты и лаборатории были оснащены необходимым оборудованием и техникой. Училище пользовалось популярностью у молодежи города и области. Общий стаж работы в училище Олега Константиновича 29 лет.

Олег Константинович любил свою работу, внимательно и заинтересованно относился к курсантам училища, старался воспитать в них уважение к труду моряка. Он пользовался заслуженным авторитетом у своих подопечных, а также у коллег родного учреждения.

Баранов имеет много государственных и отраслевых наград.

Издal книгу для речных училищ «Технические средства судовождения».

Ветеран труда.



Галине Романовне было всего 13 лет, когда началась Великая Отечественная война. Вместе с ровесницами-подружками она приближала победу над врагом, помогая взрослым. Работала на разных работах, собирала посылки фронтовикам, писала письма на передовую. Юность была суровой, военные годы наложили отпечаток на всю ее дальнейшую судьбу.

Официально Галина Романовна начала трудиться в июне 1945 года в качестве матроса парохода «Пархоменко», затем кормщика, повара, шкипера-кочегара. Она освоила на водном транспорте не одну специальность, река стала ее вторым домом, здесь, по сути, прошла вся ее жизнь. Непросто было. Приходилось выполнять на судне все палубные работы: прибирать, зачищать, красить, заниматься грузовыми операциями. За годы труда на флоте Галина Романовна научилась управлять рулем, пользоваться магнитным компасом и гирокомпасом, а также спасательными средствами и шлюпкой.

В качестве кормщика она отвечала за выбор пути, хорошо ориентировалась в ветрах и течениях, глубинах, местных условиях – одним словом, в морской практике.

Более 39 лет, вплоть до ухода на пенсию в 1984 году, Бачина прослужила на судах путевого хозяйства.

Общительная, трудолюбивая, она всегда пользовалась большим уважением в коллективе.

Ветеран труда России и ФБУ «Енисейречтранс», ветеран Великой Отечественной войны.

## БАЧИНА Галина Романовна



## БЕЗРОДНЫХ Михаил Андреевич



Михаил Андреевич родился 14 октября 1929 года в Киренске. В 1942 году отца забрали на фронт, где он погиб под Сталинградом.

После окончания ремесленного училища № 3 в Киренске, Безродных в 1947 году поступил в Якутское речное училище. Его трудовая биография началась в 1949 году на Красноармейском судоремонтном заводе, где он работал кузнецом и вахтовым кочегаром.

В 1950 году Михаил Андреевич был откомандирован на пароход «Молотов». В межнавигационный период работал масленщиком, окончил курсы дизелистов.

В 1956 году ходил вторым помощником механика на пароходе «Ухта», механиком на «Барнауле», поработал на танкере «Грозный» с выходом в море. Был капитаном, штурманом, капитаном-механиком на самоходных палубных судах (СП, СП) приписки Осетровского речного порта и Осетровской РЭБ.

Стремление получить новые знания и добиться успеха в жизни привели его в Новосибирский институт водного транспорта, где он получил профессию инженера-механика. С 1972 года работал на предприятиях транспорта в отделах судового хозяйства мастером, начальником отдела технического контроля, инженером по качеству, а с 1978 года – представителем ЛОРП в службе судового хозяйства, групповым инженером-механиком, начальником участка обслуживания и ремонта флота в портофлоте Осетровского речного порта. За этот период внес 25 рационализаторских предложений по улучшению ремонта и обслуживания флота.

Интересный, творческий, грамотный специалист, Михаил Андреевич всегда пользовался авторитетом и уважением у коллег. За многолетний добросовестный труд он награжден медалью «За доблестный труд», Почетной грамотой Министерства речного флота и другими наградами.

Ветеран труда Осетровской РЭБ флота.



Зинаида Андреевна родилась в Ленинграде. Молоденькой девушкой с началом Великой Отечественной войны работала в родном городе на Госфармзаводе этикетчицей. Испытала на себе все ужасы военного времени: гибель людей, авианалеты, бомбежки, голод и холод блокады. Она застала блокаду, но в марте 1942 года сумела эвакуироваться в Енисейск, где жила и трудилась уже до конца войны. Сибирь стала вторым домом, она полюбила этот край, с ним связала свою дальнейшую судьбу.

В течение года, с 1950 по 1951 год, она работала бухгалтером в Игарском техническом участке, а затем вплоть до ухода на пенсию в 1976 г. трудилась в Минусинском техническом участке Енисейского бассейнового управления пути в качестве техника-нарядчика автотранспортного пункта, счетовода-кассира, кладовщика 1-го прорабства, техника 2-го прорабства, экономиста. На всех участках она проявляла ответственность и порядочность, уважение к коллегам, любовь к своему делу.

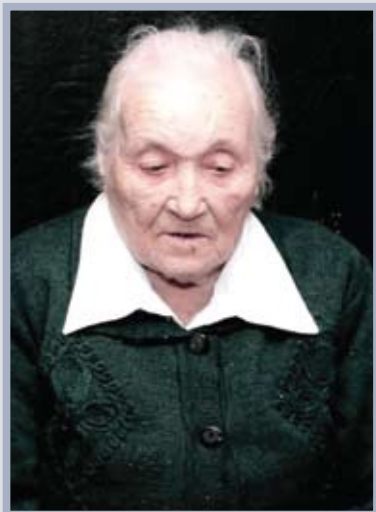
Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», знаком «Жителю блокадного Ленинграда», юбилейными медалями в честь Победы в Великой Отечественной войне.

Имеет звания «Ветеран труда», «Ветеран Великой Отечественной войны», «Ветеран труда России», «Ветеран труда Енисейречтранса».

## БОЯРЧЕНКО Зинаида Андреевна



## ВЫСОКИХ Анна Петровна



Анна Петровна родилась в д. Высоково Усть-Кутского района 23 февраля 1919 года. Окончила 4 класса.

Когда дом в деревне сгорел, вся семья переехала в Усть-Кут. В 1936 году Анна Петровна устроилась в столовую «Золотопродснаб» посудницей, работала до 1938 года, а потом перешла в райисполком, где трудилась в отделе кадров.

Брат Иван Петрович в 1942 году окончил школу и сразу был призван на фронт. С войны он не вернулся, погиб и похоронен в Кировоградской области. Старший брат Терентий Петрович ушел служить в армию в 1938 году, затем воевал на фронтах Великой Отечественной войны, участвовал в боях на Курской дуге и вернулся домой летом 1946 года.

В 1944 году Анна Петровна была освобождена от работы по призыву в РККА. Училась на шофера. Ее призвали в армию, направили в Монголию в 149-ю автосанитарную роту 17-й армии Забайкальского фронта. Рота первой приняла боевое крещение во время войны с Японией.

После войны Анна Петровна работала в заготконторе Райпотребсоюза, на перевалочной базе «Лензолотофлота», телефонисткой ведомственной связи в Осетровском речном порту (телефонная станция находилась на Западном грузовом районе). В 1969 году вышла на пенсию, но продолжала трудиться до 1981 года в Осетровском узле связи и радионавигации.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», медалью Жукова. Является ветераном труда Осетровского речного порта.

Любовь Владимировна родилась 2 июля 1930 года в Саратовской области. Отца убило на фронте в 1942 году. Двенадцатилетней Любе пришлось идти работать в колхоз разнорабочей. Она убирала служебные помещения, была рассыльной. Жила бедно.

По комсомольской путевке в июне 1951 года Любовь Владимировна приехала осваивать северные районы Иркутской области, берега реки Лены. Устроилась в «Золотопродснаб» МВД СССР на Западный грузовой район, в отдел кадров, где проработала 7 лет.

В 1957 году пристань и грузовые районы реформировали в Осетровский речной порт. Любовь Владимировна продолжала работать на том же грузовом районе нормировщиком, старшим инженером по организации и нормированию труда. В 1995 году ушла на пенсию.

Общий трудовой стаж Л.В. Высоких составляет 66 лет. По заслугам боевые и трудовые награды ветерана – медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», юбилейные медали, в том числе медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». Она – ударник коммунистического труда всех трех пятилеток.

Любовь Владимировна всегда занимала активную жизненную позицию в коллективе. За работу председателем профсоюзного комитета награждена Почетной грамотой ВЦСПС и Совета Министров. Является почетным ветераном труда Осетровского речного порта.

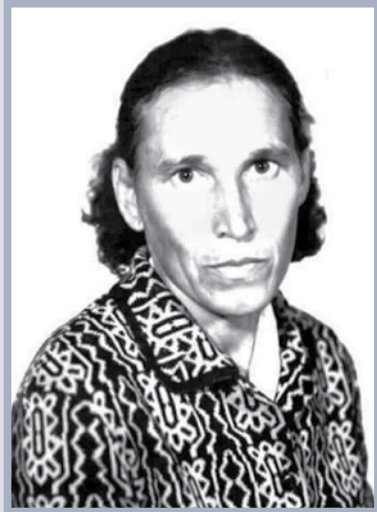
Муж Терентий Петрович Высоких – ветеран Великой Отечественной войны, отработал в порту 37 лет. Дети и внуки Л.В. и Т.П. Высоких продолжают славную династию ветеранов.

## ВЫСОКИХ Любовь Владимировна





## ВЫХРИСТЮК Анна Степановна



Анна Степановна родилась 26 августа 1932 года в пос. Бодайбо Иркутской области. Во время войны в 1943 году, когда ей было всего 11 лет, осталась без родителей. Вместе со старшей сестрой приехали на Киренскую пристань, чтобы сесть на пароход. Сестра отправила Аню за молоком. Когда девочка вернулась, пароход ушел, и она осталась одна.

Только благодаря добрым людям она не пропала. Ее устроили работать на почту, помогли с жильем.

Трудовой путь Анна Степановна начала поваром на пароходе «Отличник» Жигаловской приписки Северо-Якутского речного пароходства. Предприятия в то время переходили из одного ведомства в другое, а суда были те же самые. В 1947 году Анна переехала в Усть-Кут. Здесь вышла замуж, родила двух сыновей. Продолжала работать на реке: боцманом на СПО-822, затем поваром на СК-2062, СК-2007, теплоходе «Ленинец» (капитан Ю.С. Молоков). Затем 16 лет отработала коком СК-2068. Очень тепло вспоминает капитана этого теплохода Анатолия Ивановича Однокурцева. С этого места Анна Степановна и ушла на пенсию в 2007 году в возрасте 65 лет.

За многолетний добросовестный труд во время войны и в мирное время Анна Степановна Выхристюк награждена медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие». Является победителем социалистического соревнования, ударником коммунистического труда. Ей вручен знак «Отличник речного флота» и медаль «300 лет Российскому флоту».

Ветеран труда Осетровской РЭБ флота. Сын Юрий продолжает флотские традиции, работает капитаном на вспомогательном флоте на этом же предприятии.



Валерий Львович родился в семье рабочих. Парнишкой начал трудовой путь в 1944 году, поступив на работу в Енисейский техучасток. Почти всю сознательную жизнь он посвятил путевому хозяйству, работая много лет на флоте. Сменил немало должностей, дошел до командных, где проявил незаурядные способности как руководитель. Он всегда находил подход к людям, показывая подчиненным пример своим бескорыстным, вдумчивым и ответственным отношением к делу, способностью разобраться в любом вопросе и выполнить самую сложную поставленную задачу.

За добросовестный и многолетний труд он неоднократно поощрялся руководством техучастка и управлением водных путей. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Проработав в общей сложности на водном транспорте Енисейского технического участка более 40 лет, став профессионалом высокого класса, он остался скромным, обаятельным человеком, про которого можно сказать «Человек с большой буквы!».

Валерий Львович – ветеран труда, ветеран труда Енисейского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

## ГОЛЫХ Валерий Львович



## ГОРДЕЕВА Нина Григорьевна



Одиннадцать лет было Нине Григорьевне, когда пришло известие о начале Великой Отечественной войны. Детство кончилось, взросление наступило быстро вместе с трудовыми буднями, когда дети помогали старшим или заменяли их. Нина вместе с подругами собирала посылки на фронт, вкладывая в них то, что сделала своими руками: варежки или шарф, связанные в длинные зимние вечера, расшитый кисет... К посылкам обязательно прилагались письма с рисунками и стихами.

Выступала перед ранеными в самодеятельном концерте, который школьники давали в госпиталях. Трудилась на субботниках в каникулярное время.

Но мечтать Нина Григорьевна не разучилась. Больше всего она хотела учиться.

Только в 1951 году ей удалось поступить на курсы сменных мастеров, после окончания которых она трудилась по выбранной специальности. В 1963 году Гордеева поступает на работу в Красноярский техучасток на должность информатора Атамановского объекта. Затем служит в исполкоме сельсовета начальником ВУС. И снова Красноярский техучасток, где она моторист ПБ-4 вплоть до ухода на заслуженный отдых в 1976 г.

Нина Григорьевна – ветеран Великой Отечественной войны, ветеран труда России и ФБУ «Енисейречтранса». Ее трудовой стаж составляет более 24 лет, большая часть из которого связана с водным транспортом.



Ефросинья Петровна родилась в городе Минусинске Красноярского края. С 1943 года в возрасте 15 лет Женечка (так звали близкие Ефросинью) стала курсантом Красноярского речного техникума. Красноярский речной техникум был образован в 1930 году и первоначально назывался техникумом водных путей сообщения. Здесь готовили средний командный состав по судоводительской, судомеханической и гидротехнической специальностям. Молодежь края проявила большой интерес к новому учебному заведению: на 240 мест было подано 1500 заявлений.

В мае-июне 1933 года состоялся первый выпуск командиров речного флота в количестве 119 человек, в том числе: 54 судомеханика-паротехника, 26 техников-судоводителей речного, озерного и малого каботажного плавания, 20 судомехаников двигателей внутреннего сгорания, 19 техников речного транспорта по гидротехнической специальности.

9 мая 1943 года речной флот, в том числе и Красноярский речной техникум, переводят на военное положение.

В годы Великой Отечественной войны многие выпускники и студенты техникума принимали непосредственное участие в борьбе с немецко-фашистскими войсками, проявляя при этом мужество и героизм. Оставшиеся в тылу курсанты тоже трудились для фронта.

Три навигации Данилова отработала масленщицей и практикантом-кочегаром на пароходах «Энгельс» и «Литвинов» Енисейского речного пароходства.

В 1946 году связала свою трудовую деятельность с Енисейским бассейновым управлением пути, начиная техником теплотехнической партии. Дослужилась до инженера службы судового хозяйства. Везде проявляла себя грамотным специалистом, исполнительным и ответственным работником, жизнерадостным человеком.

Ефросинья Петровна около 40 лет отработала в системе речного транспорта, в службе судового хозяйства Енисейского бассейнового управления пути. В 1985 году ушла на заслуженный отдых.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда», ее имя занесено в Книгу Почета речников-путейцев.

## ДАНИЛОВА Ефросинья Петровна



## ДОЛГОПолов Михаил Федорович



Михаил Федорович родился в селе Усть-Пит Енисейского района Красноярского края. Село располагалось на правом берегу реки Енисей, вверх по течению от места впадения в Енисей реки Большой Пит. В период навигации по реке курсировали речные суда. В детстве маленький Миша любил наблюдать, как проплывали мимо на пароходах люди, а баржи перевозили грузы. Он представлял, как сам встанет на капитанском мостике... Однако выучиться на капитана ему довелось не сразу. В связи с началом войны и трудным семейным положением получил только 4 класса образования.

Начал трудовую деятельность в Енисейском бассейне с 1969 года. Работал матросом. Затем с 1978 по 1986 год трудился капитаном – помощником механика – мастером пути теплохода «Лебедь», в 1986 году стал бригадиром поста обстановочного участка р. Подкаменная Тунгуска. Отличался высокой дисциплиной, ответственностью, инициативой, трудолюбием. Всегда качественно и с высокими показателями выполнял поставленные задачи.

В 1987 году был уволен в связи с уходом на пенсию, но не смог усидеть дома без дела. Вернулся на предприятие в 1989 году и работал еще в течение десяти лет, до 1999 года, бригадиром поста обстановочного участка р. Подкаменная Тунгуска.



Василию Васильевичу 85 лет. В 1949 году он окончил техучилище и был направлен в Енисейский УРП, где прошел путь речника от масленщика до механика-штурмана современных речных судов.

В 1962 году он перевелся в Красноярский техучасток, где работал более 6 лет на судах технического флота. Затем свыше 14 лет – линейным инженером-механиком. В 1983 году перешел на работу слесарем-инструментальщиком РММ и трудился в этой должности вплоть до ухода на пенсию в 2007 году. Общий трудовой стаж Дубашинского составляет более 58 лет.

Василий Васильевич внес весомый вклад в воспитание молодых специалистов для судов технического флота. Коллеги и подчиненные любили его за добродушие и отзывчивость, а молодежь – за понимание и человечность.

За добросовестный и плодотворный труд Василий Васильевич награжден медалью «Ветеран труда», знаками «Отличник соцсоревнования», «Лучший специалист бассейна», почетными грамотами техучастка и управления.

Неоднократно имя Василия Васильевича было занесено на Доску почета КРВПиС и ЕнБУПа.

## ДУБАШИНСКИЙ Василий Васильевич



## ЕРМОЛИНА Нина Александровна

Нина Александровна родилась 28 февраля 1925 г. Когда началась Великая Отечественная война, многие ее родственники и знакомые ушли на фронт. Она тоже думала отправиться на войну, но даже не предполагала, в каком качестве окажется на фронте уже через два года.

В 1943 году после окончания курсов поваров Нина Александровна была направлена в действующую армию, где находилась в составе 138-й стрелковой дивизии 1-го Украинского фронта. Принимала участие в боях на Орловско-Курской дуге, при форсировании Днепра. Дошла до Берлина. Воинское звание – старший сержант.

«Да, поклонников у меня на фронте было предостаточно, – вспоминает Нина Александровна. – Любили меня очень и постоянно очень-очень ждали. Поклонники вокруг с котелками, а я у котла с черпаком.

Радостная это процедура – солдат кормить, только тяжелая очень – по 24 часа в сутки покоя не знаешь: забота достать, сварить, накормить, да чтобы посытнее. А вокруг война. Только и слышишь от начальства: «Не дыми, маскируйся получше, не расплещи содержимое полевой кухни на марше, сбереги ее при артобстреле».

Только покормила, помыла котлы – и опять закладывай, пока не начали снова обстреливать. Конвейер! Но бог миловал, ни разу не ранили».

После войны провожали домой повара Ермолину с большим сожалением. Вкусно готовила, и долго еще вспоминалась бойцам родная полевая кухня. А Ермолина вернулась на родину и сменила профессию – устала от нее на войне. Стала бухгалтером.

В 1953-1961 гг. Нина Александровна – старший бухгалтер строящегося Новосибирского шлюза, в 1961-1993 гг. – главный бухгалтер Новосибирского гидроузла.

Имеет многочисленные награды: орден Отечественной войны II степени, медали «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За освобождение Праги».



Валентина Васильевна родилась на Украине в семье служащих. Перед войной жила в Горьком, где окончила семилетку и гидротехническое отделение речного техникума. По распределению попала в Волжское бассейновое управление пути, где начала с должности техника-изыскателя. Затем была переведена на работу в Новгородский технический участок.

В 1941 году Валентина Васильевна была эвакуирована в Вятку и продолжала работать до 1957 года на речных изысканиях, на дноуглубительных снарядах в Вятском техническом участке. Занимала должности старшего техника участка, техника по учету работы флота, старшего диспетчера. Отличалась высокой дисциплиной, исполнительностью, работоспособностью. Это был грамотный специалист, человек долга.

В связи с переводом мужа в 1957 году в Волжское бассейновое управление пути Валентина Васильевна вновь переехала в Горький, где работала старшим техником радиогеодезической партии, специализированной русловой партии. В Енисейское бассейновое управление пути Валентина Васильевна была переведена из Волжского бассейнового управления пути в 1960 году. Здесь она трудилась инженером технического отдела, экономистом планового отдела до выхода на пенсию по возрасту.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовое отличие», «Ветеран труда», занесена в Книгу почета речников-путейцев.

## ЗОММЕР Валентина Васильевна





## КАЗАКОВ Василий Терентьевич



Василий Терентьевич родился в 1923 году. В начале Великой Отечественной войны у него как раз был призывной возраст, и он очень стремился на фронт. Однако воевать начал только в 1942 году.

Рядовой Казаков участвовал в обороне Воронежа. До конца января 1943 года советские войска обороняли Воронеж, выполняя важную задачу – прикрывали Москву с юга и сковывали силы врага. В ходе наступательных операций силами Воронежского фронта были разгромлены 2-я немецкая, 8-я итальянская и 2-я венгерская армии. При этом потери немецких войск составили 320 тысяч солдат и офицеров. Под Воронежем были разгромлены 26 немецких дивизий, а количество пленных было больше, чем под Сталинградом.

Совинформбюро сообщало: «25 января войска Воронежского фронта, перейдя в наступления в районе Воронежа, опрокинули части немцев и полностью овладели городом Воронежем. Восточный берег р. Дон в районе западнее и юго-западнее города также очищен от немецко-фашистских войск. Количество пленных, взятых под Воронежем, к исходу 24 января увеличилось на 11 000 солдат и офицеров. Таким образом, общее количество пленных, взятых в районе Воронежского фронта, дошло до 75 000 солдат и офицеров».

После боевых операций на Воронежском фронте Василий Терентьевич снова воевал, попал в окружение, вышел к партизанам и вместе с ними в составе отряда «Киевский» продолжал бороться с фашистами. Проявлял стойкость и самоотверженность, готовность всегда встать на защиту своей Родины. Неоднократно ходил на задания - в разведку на территорию, занятую немцами, на подрыв вражеской техники, эшелонов с личным составом, брал «языка»... Несмотря на молодость, отличался мудрыми, взвешенными решениями, хладнокровностью и смелостью.

По окончании войны работал в Кетском прорабстве, прошел трудовой путь от постового рабочего до путевого мастера.

Ветеран труда.

Василий Терентьевич награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».



Владимир Петрович родился в 1926 году. В 1942 году шестнадцатилетний паренек начал трудовую деятельность кочегаром на пароходе «Подпольщик», понимал, что взялся за нелегкий труд, но другого выхода не было. И кормиться надо было, и помогать фронту.

Очень ответственный и добросовестный, он быстро завоевал уважение экипажа. Сам уставал, но всегда выражал готовность помочь товарищу. Да и имя судна ко многому обязывало: Карташов считал, что не имеет права допускать просчетов в память о революционерах-подпольщиках. Тем более в суровое военное время. Работал, приобретая опыт, обучаясь всем премудростям профессии речника. Так сроднился с рекой, что и после войны свое дело не оставил.

В 1957 году стал механиком земснаряда «Обский-8» на Томском техникумной части. Трудился на водном транспорте всю жизнь, вплоть до ухода на пенсию в 1981 году.

Эти годы он считает лучшими в своей судьбе, и если бы начинать сначала, он бы выбрал тот же путь. Вспоминает, как с радостью каждое утро встречал новый трудовой день и с готовностью сделать все на совесть брался за очередное задание. Он любил свое дело и вызывал огромное уважение к себе в родном коллективе.

Владимир Петрович Карташов – ветеран труда, заслуженный человек в своем коллективе.

## КАРТАШОВ Владимир Петрович



## КИСЛИЦИНА Мария Николаевна



Мария Николаевна выросла в многодетной семье в Воронежской области. В 1930 году отца забрали в армию, мать работала свиноводом в деревне.

В 1937 году, не окончив школы, Мария тринадцатилетней девочкой пришла работать в колхоз свиноводом. Трудной и грязной показалась ей эта работа, но Мария старалась выполнять задания правильно, добросовестно, с любовью к животным.

В 1939 году семья переехала в с. Тинская Нижне-Ингашского района Красноярского края. До 1943 года Марии приходилось работать на колхозных полях: на посевной, на бороне, она вязала снопы, запрягала коней, косила, возила сено. Не женская работа, но справлялась и не роптала – рядом трудились такие же, как она, девушки, на долю которых выпала суровая молодость.

Позже училась в Красноярском речном техникуме, а с 1945 года трудилась в Енисейском бассейне на речном транспорте поваром, матросом-рулевым на разных теплоходах, земснарядах, плавкранах.

Общий стаж работы 36 лет.

Мария Николаевна воспитала троих детей, у нее четверо внуков и столько же правнуков.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».



Владимир Алексеевич родился во Владивостоке. Ветеран боевых действий в звании рядового в Северной Корее в августе 1950 г. – октябре 1952 г., имеющий право на льготы и преимущества, установленные для участников Великой Отечественной войны.

В послевоенное время работал в Дальневосточном морском пароходстве матросом, боцманом.

Связав жизнь с судоходством, он уже не представлял себя без моря или реки. Енисей впечатлил его не меньше, чем Тихий океан. Подумать только, что Енисей течет от Кызыла до впадения в залив Карского моря целых 3385 километров! С 50-х годов жизнь на реке бурлила, работы было много, прежде всего у речников. Проводилась моторизация обстановочных постов и переход на электрическое (вместо керосинового) освещение навигационных знаков, полностью завершившиеся к 1958 году. С 1961 года на Енисее начал внедряться прогрессивный бригадный метод обслуживания судоходной обстановки. Впервые данный метод применили на Енисее на участке от селения Галанино до устья Ангары. В начале 60-х годов обновился самоходный флот путевого хозяйства, для землечерпательных работ в бассейне собирается партия дизель-электрических многочерпаковых земснарядов 570-го проекта постройки завода «Ленинская кузница», технический флот пополняется одночерпаковыми штанговыми снарядами завода «Теплоход», плавучими кранами.

В период 60-80-х годов ведется большой объем работ по коренному улучшению судоходных трасс на Ангаре и Енисее. В результате комплекса землечерпательных и скалоуборочных работ была рассемафорена целая группа затруднительных для судоходства участков, увеличена пропускная способность водных путей и в значительной степени повышены условия безопасности судоходства в бассейне.

В связи с бурным развитием экономики края в этот период возросла потребность дальнейшего развития в бассейне водных путей. Так, для доставки речным транспортом грузов для строительства Красноярской ГЭС коллективом Красноярского технического участка пути произведены дноуглубительные работы по судовому ходу с удалением со дна Енисея порядка 10 млн кубометров грунта. В кратчайшие сроки были освоены судоходные трассы на боковых северных притоках...

В Енисейском бассейновом управлении пути Козуб прошел путь на земкараванах от шкипера и матроса до 2-го помощника командира – 2-го помощника механика. Общий стаж его работы в Минусинском техническом участке ЕнБУПа составляет 24 года.

Владимир Алексеевич награжден юбилейными медалями в честь Победы в Великой Отечественной войне и медалью «300 лет Российскому флоту». Имеет звания «Ветеран Великой Отечественной войны», «Ветеран труда России», «Ветеран труда Енисейречтранса».

## КОЗУБ Владимир Алексеевич



## ЛИФАНТЬЕВ Иван Андреевич

Иван Андреевич родился в Красноярске в семье рабочего вагоноремонтного завода. Здесь пошел в школу, успешно окончил 8 классов.

В период Великой Отечественной войны с 1943 года трудился в тылу в конструкторском бюро Енисейского бассейнового управления пути конструктором-чертежником. Вечерами продолжал образование в школе рабочей молодежи. В 1944 году поступил в Красноярский речной техникум Министерства речного флота СССР на судомеханическое отделение. В период обучения во время навигаций работал в Енисейском бассейновом управлении пути мотористом, старшим техником в производственной теплотехнической партии.

После окончания техникума Иван Андреевич получил квалификацию техника-судомеханика дизельных установок. В дальнейшем он постоянно повышал свой образовательный уровень и в 1962 году заочно окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта по специальности «судовые машины и механизмы», где получил квалификацию инженера-механика. В 1947 году участвовал в экспедиции по перегону речных судов морским путем Архангельск – Омск. Работал помощником механика теплохода «Киров» в Енисейском речном пароходстве. В 1948 году ему присвоено персональное звание «техник – младший лейтенант речного флота».

В Енисейское бассейновое управление пути Иван Андреевич был принят на работу в 1948 году инженером-механиком механико-судовой службы, работал главным механиком службы судового хозяйства, главным механиком службы гидротехнических сооружений управления пути. В 1988 году вышел на пенсию по возрасту.

За непрерывный сорокалетний период работы в системе водных путей Енисейского бассейна Иван Андреевич многократно поощрялся, награжден медалью «За освоение целинных земель», значком «Отличник соци соревнования речного флота», имеет звание «Ветеран труда», его имя занесено в Книгу почета речников-путейцев.



Мария Степановна – коренная сибирячка, родилась и выросла в Красноярском крае. Работать начала в подростковом возрасте – пришла война, надо было помогать взрослым, приближать победу на трудовом фронте. С 1943 по 1945 год девушка трудилась простой рабочей в Минусинском ОРСе, выполняя самые разные задания. Она старалась, проявляя трудолюбие и высокую дисциплину.

Последующая трудовая биография Марии Степановны связана с Минусинским техническим участком Енисейского бассейнового управления пути. В 1949 году она устроилась здесь рабочей, затем матросом теплохода, шкипером плавсклада и дослужилась до заведующей складом, старшего диспетчера техучастка. Ушла на пенсию в 1985 г., оставив добрый след на родном предприятии как исполнительный и грамотный специалист.

По сути, на ее глазах развивался Енисейский бассейн внутренних водных путей. ЕнБУП превратился в крупное воднотранспортное предприятие Российской Федерации, осуществляющее содержание и эксплуатацию водных путей на реках Енисейского бассейна в Красноярском крае общей протяженностью 8280 км, из них 5284 км с гарантированными габаритами судовых ходов, а также эксплуатацию уникальнейшего судопропускного гидротехнического сооружения – Красноярского судоподъемника.

За многолетний добросовестный труд имеет 48 поощрений и награждений, в том числе медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», юбилейные медали в честь Победы в Великой Отечественной войне, юбилейную медаль «300 лет Российскому флоту», имеет звания «Ветеран Великой Отечественной войны», «Ветеран труда Енисейречтранса».

## МАРЬЯСОВА Мария Степановна



## МЕЛЬНИКОВА Елизавета Ивановна



Елизавета Ивановна родилась в селе Уба-Форпост Ново-Шульбинского района Семипалатинской области в Казахстане в семье рабочего. Окончила 7 классов средней школы.

В период Великой Отечественной войны с 1943 года семнадцатилетней девушкой – Лиза была очень маленького роста – взвалила на свои хрупкие плечи не женскую работу семафорщицы Верхне-Ковалевского семафора в Семипалатинской техничком участке пути Иртышского бассейнового управления пути. С 1945 года была переведена на работу в русло-изыскательскую партию.

В 1952 году она окончила Новосибирский речной техникум с квалификацией техника внутренних водных путей и после распределения начала свою трудовую деятельность в Енисейском бассейновом управлении пути техником буровзрывной партии Красноярского технического участка. Здесь, на Енисее, она встретила свою судьбу – своего Колю, ставшего ее супругом. Это была самая дружная пара в управлении.

С 1976 года Елизавета Ивановна работала диспетчером службы пути Енисейского бассейнового управления пути. Отзывчивый, добрый человек, всегда готовый помочь и делом, и советом, она пользовалась большим уважением и любовью коллектива. На предприятии ее до сих пор помнят.

Елизавета Ивановна за высокие производственные показатели получала многократные поощрения, награждена знаком «Победитель социалистического соревнования», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Она ветеран труда, занесена в Книгу почета речников-путейцев.



Алексей Никифорович родился 8 апреля 1926 года в д. Усть-Серта Верх-Чебулинского района Кемеровской области. В начале 1941 года переехал с родителями в п. Заярск Братского района Иркутской области. Окончив шесть классов, пошел работать в мастерскую сапожником. В конце 1943 года стал учиться на курсах шоферов, после окончания которых стал работать водителем.

В ноябре 1944 года Алексей Никифорович был призван в армию. Служил в 25-й школе снайперов в Нижнеудинске по сентябрь 1945 года. С сентября 1945 года служил в 16-м армейском стрелковом полку, который был направлен на Восточный фронт, на войну с Японией. Был сержантом. С июня 1946 по ноябрь 1950 года служил на военном складе № 854 ст. Борзя Читинской области. Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «За победу над Японией», юбилейными медалями.

Вернувшись с фронта, Алексей Никифорович работал в леспромхозе крановщиком. После затопления территории Братским водохранилищем в 1961 году он с семьей переехал в Усть-Кут, где работал в Осетровском речном порту, а затем в Осетровской РЭБ крановщиком. Работа была не из легких, особенно в период судоремонта, но фронтовик и здесь не подкачал.

Общий стаж Назина в должности крановщика составляет 40 лет.

Алексей Никифорович награжден именными часами, он ветеран труда Осетровской РЭБ флота. Был ударником VII, VIII и IX пятилеток, его фотография одной из первых висела на Доске почета РЭБ.

С женой Клавдией Максимовной живет в любви и согласии уже более 65 лет.

## НАЗИН Алексей Никифорович





## ПЕРШИН Николай Михайлович



Ветераны-путейцы хорошо знают Николая Михайловича Першина, отработавшего без малого тридцать лет мастером пути Муромцевского ремонтно-эксплуатационного участка. Пришел он туда в 1959 году, имея за плечами большой жизненный багаж, а главное – фронтовой опыт.

В конце 1942 года, как только Николай достиг призывного возраста, сразу же был направлен в Бердское минометное училище. Пройдя ускоренный курс обучения, как и все курсанты, подал заявление об отправке на фронт.

Вначале Николай Михайлович попал в отдельный батальон связи, затем в армейский заградотряд. Но основным местом его военной службы стала танковая бригада, в которой он был заряжающим.

«До войны у нас в стране выпускали легкие танки, мы их между собой называли «Прощай, Родина». Работали они на бензине, а бак находился снаружи. Так что достаточно было попасть пуле в бензобак, и танк воспламенялся. Для пехоты очень опасные они были, хотя и быстроходные, – разъясняет ветеран. – Во время войны стали выпускать более тяжелые, приспособленные к боевым условиям. Но скорость 50 километров в час они развивали легко. Вот на таком танке я и воевал.

Экипаж у нас состоял из пяти человек, из них два заряжающих. Боевой запас – 40 снарядов, каждый по 80 килограммов. Направляли нас на прорыв в те места, где ситуация была особенно сложной. Другими словами, мы пробивали дорогу пехоте».

За три военных года боец избежал серьезных ранений, был лишь один раз контужен. Но воевал храбро, за что награжден двумя медалями – «За боевые заслуги» и «За освобождение Праги».

«Многое пришлось мне пережить, – продолжает свой рассказ Н.М. Першин. – Сейчас, когда в основном нахожусь в своей квартире (уже совсем перестал видеть), вновь и вновь вспоминаю фронтовые годы и удивляюсь, как смог тогда выжить.

Случаев разных было много, а вот в окружение попал всего лишь раз. А было это так. Однажды пять наших танков оказались окруженными со всех сторон немцами. Боеприпасы почти закончились, а с голыми руками на вражеский танк не погрешь. Что делать? Тогда один из командиров говорит: «Кольцо сужается, давайте будем что-то решать. По одному снаряду у нас есть, надо прорываться».

Отобрали шестерых опытных бойцов, и те двинулись в сторону немцев. Ребята неслышно подобрались, завели один вражеский танк и наделали такого шума, что среди фашистов началась паника. А мы тем временем по сигналу ракеты, воспользовавшись этой неразберихой, прорвались через кольцо, не истратив ни одного снаряда».

Война закончилась для старшего сержанта Першина под Берлином.

«Все праздновали победу, расписывались на рейхстаге, ликовали, а наша танковая бригада стояла за городом в боевой готовности, – вспоминает он. – Затем технику погрузили на платформы, и эшелон двинулся к месту дислокации – в Закарпатье, в город Виноградов. Там я прослужил еще пять лет».

...Годы бегут неумолимо. Но важные моменты жизненного пути память ветерана держит цепко. Когда делегация омичей-путейцев уезжала от Николая Михайловича из Муромцево, он твердо обещал к своему 90-летию, которое предстоит встретить осенью 2015-го, быть в «военной форме».

Борис Григорьевич родился 29 ноября 1924 г. в с. Ургун Черепановского района Новосибирской области.

В 1941 году поступил в школу ФЗО № 28 по специальности «слесарь». В январе 1942 г. был переведен на завод 564, где работал слесарем до августа 1942 г.

В этом же году, достигнув призывного возраста, Борис был призван в армию и направлен в Новосибирское военно-пехотное училище. Обучение проходило ускоренными темпами. Уже 23 февраля 1943 г. вместе со всем училищем Плюснин выехал на фронт под Вязьму и был зачислен в 12-й гвардейский стрелковый полк 5-й гвардейской дивизии. Командовал пулеметным расчетом.

Сражался с врагом отчаянно, отличался храбростью и мужеством, смекалкой и оптимизмом. Старался никогда не падать духом, поддерживал товарищей. В одном из боев был серьезно ранен. Лечился, на фронт вернуться не пришлось. Получив инвалидность, Борис Григорьевич демобилизовался в 1945 г., возвратился в родные места.

В 1958 г. окончил Всесоюзный заочный техникум речного транспорта по специальности «техник-плановик». С 1946 по 1994 год он работал в Управлении речных путей Обского бассейна инженером отдела снабжения, начальником отдела снабжения. Принимал непосредственное участие в комплектации районов новой дноуглубительной техникой. Составы с комплектующими деталями приходили в Новосибирский речной порт. Руководил приемкой, выгрузкой и отправлением по местам назначения. Занимался вопросами снабжения путевого хозяйства водного транспорта металлопродукцией, стальными тросами, нефтепродуктами.

Борис Григорьевич всегда занимал активную жизненную позицию. Был председателем Совета ветеранов войны и труда. Среди его наград орден Отечественной войны I степени, медали «За боевые заслуги», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», медаль Жукова.

## ПЛУСНИН Борис Григорьевич



## РАДИОНОВА Екатерина Ивановна

Екатерина Ивановна родилась в с. Николаевка Идринского района Красноярского края. Была сельской жительницей, а в годы Великой Отечественной войны работала в колхозе в п. У-Сыда Краснотуранского района.

Конечно, по возможности труженики сельского хозяйства использовали на пахоте, бороновании и перевозке тяжестей своих личных коров. За свою тяжелую работу крестьяне получали трудодни. В колхозах как таковой зарплаты не было. После выполнения обязательств перед государством по поставкам сельхозпродукции свои доходы колхозы распределяли среди колхозников пропорционально выработанным им трудодням. Причем денежная составляющая дохода колхозников на трудодни была незначительной. Обычно на трудодни крестьянин получал сельхозпродукты. Если в 1940 г. средняя выдача зерна колхозникам по трудодням в СССР составляла 1,6 кг, то в 1943 г. – 0,7 кг, а в 1944 г. – 0,8 кг.

Хлеба как основного продукта постоянно не хватало. Из-за нехватки муки его пекли с примесями, добавляя желуди, картошку и даже картофельные очистки. Нехватку сахара люди научились компенсировать, изготавливая из тыквы и свеклы самодельный мармелад. Кашу, например, варили из семян лебеды, лепешки пекли из конского щавеля. Вместо чая использовали листья черной смородины, сушеную морковь и прочие травы.

Несмотря на столь тяжелые условия жизни, крестьяне упорно ковали победу над врагом в тылу, налаживая сельскохозяйственное производство, чтобы государство получило в свое распоряжение необходимое количество продовольствия и сырья, проявляли материнскую заботу о фронтовиках, их семьях и детях, помогали эвакуированным. Многие значительно перекрывали нормы по трудодням.

В Минусинский технический участок Енисейского бассейнового управления пути Радионова пришла спустя 20 лет после окончания войны, да так и осталась, прикипев к реке. Вплоть до ухода на пенсию в 1986 году она трудилась на благо родного коллектива сначала в качестве бухгалтера, а затем главного бухгалтера Минусинского техучастка. Ответственное дело знала досконально, помогала осваивать профессию молодым подчиненным. Доброжелательная и отзывчивая, Екатерина Ивановна пользовалась уважением и любовью коллег.

Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», юбилейными медалями в честь Победы в Великой Отечественной войне, имеет звания «Ветеран Великой Отечественной войны», «Ветеран труда России», «Ветеран труда Енисейречтранса».



Зоя Васильевна родилась 12 апреля 1927 года в деревне Игжиновка Жигаловского района Иркутской области. Трудиться начала в годы Великой Отечественной войны. Ей было всего 14, когда она пришла рабочей в колхоз «Красный пахарь». Было очень тяжело и голодно. В памяти навсегда сохранилось, как она работала на погрузке товаров для Севера на баржи, было это на Соляновском затоне в Жигалово. Товар подвозили на тачках и перетаскивали вручную. Позже две навигации Зоя Васильевна ходила матросом на пароходе «А. Матросов». В 1945 году вернулась вновь в колхоз. Здесь заготавливали дрова, вязали снопы, молотили рожь.

Возвратились в колхоз фронтовики. За одного из них – Алексея Васильевича Рудых – Зоя вышла замуж. Вместе с супругом пошли в навигацию на большом колесном пароходе «Дон», муж капитаном, а она матросом.

Родились сыновья Анатолий и Александр. Семья переехала в Усть-Кут, Осетровская РЭБ выделила семье квартиру с приусадебным участком, в которой и по сей день живет Зоя Васильевна.

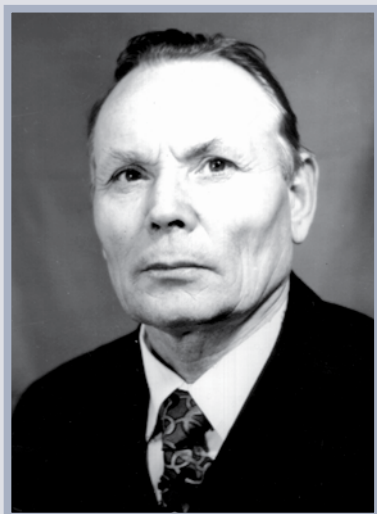
Зоя Васильевна работала в интернате, в яслях, в детском саду «Ласточка», ухаживала за детьми речников. Все, кто знает ее, отзываются с теплотой. Замечательная женщина, человек необыкновенной доброты. Отзывчивая, душевная, всегда готовая помочь.

Зоя Васильевна является ветераном труда Осетровской РЭБ флота, награждена многочисленными медалями. Ее сыновья продолжают славные традиции родителей.

## РУДЫХ Зоя Васильевна



## РЫБНИКОВ Модест Фиофанович



Модест Фиофанович родился в с. Мокруша Казачинского района Красноярского края. Окончил три курса НИИВТ заочного отделения факультета «Гидротехническое строительство водных путей и портов».

6 июня 1944 года был принят на практику в Северную гидрографическую экспедицию Енисейского БУПа, а уже через год назначен младшим техником.

С июня 1946 года Рыбников занял должность техника, на которой трудился вплоть до ухода в армию в 1950 году. Демобилизовавшись, Модест Рыбников вернулся на водный транспорт, к которому прикипел еще с юности. Сразу был зачислен техником гидрографической партии, а вскоре назначен и.о. ст. техника русло-изыскательской партии № 4.

Рыбников быстро поднимался по служебной лестнице, набираясь опыта и проявляя большие способности инженера. В 1958 году он занял должность и.о. инженера изыскательской партии № 4, затем начальника речной изыскательской партии № 4, начальника РИП-4 и капитана т/х «БС-110».

До самой пенсии Модест Фиофанович преданно служил родному предприятию и своему делу, выполняя до марта 1988 года обязанности инженера РИП-4. Но и на пенсии он не мог остаться в стороне от проблем судоходства. В период с 1992 по 1993 год он работал на разных должностях в Енисейском ТУ.

Рыбников имеет многочисленные награды. Среди них медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», знак «Отличник социалистического соревнования МРФ», значок «Победитель социалистического соревнования» и другие награды. Он ветеран труда Енисейского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.



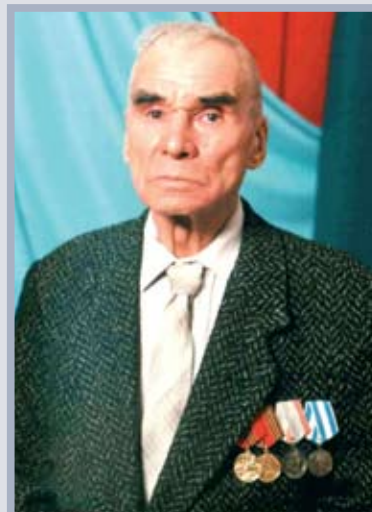
Алексей Иванович родился 15 марта 1927 года в с. Очеуль Качугского района Иркутской области в семье крестьянина.

Семья считалась зажиточной: земли - 25 га, лошади, инвентарь. Из пяти детей Алексей Иванович был старшим сыном, поэтому большая часть помощи родителям ложилась на его плечи. Окончил 6 классов. Когда началась война, ему было 14 лет. Все мужчины села ушли на фронт, оставив за себя подростков. Заготавливали дрова, занимались покосом. Ждали вестей с войны.

В 1944 году восемнадцатилетнего Алексея Ивановича взяли в армию, служил он под Читой. А в 1945 году попал на Восток, в Маньчжурию. Служил в 64-м отдельном полку связи Забайкальского фронта. Принимал участие в войне с Японией. Награжден медалью «За победу над Японией». Врезалось в память, как японцы-смертники сидели, прикованные цепями, в нишах, выдолбленных в скале, и стреляли из пулеметов.

После победы над Японией часть, в которой служил Алексей Иванович, вернулась вновь в Читу, где проходила его дальнейшая служба. Лишь по болезни в 1946 году ефрейтор Сафонов был демобилизован. Приехал в с. Карам Казачинско-Ленского района, где работал секретарем сельсовета в отделе статучета. Затем в 1949 году Алексей Иванович с семьей переехал в с. Подволошино Катангского района, где строил карбазы (большие лодки). Работал прорабом в Киренском техучастке, выставлял обстановку на Тунгуске, трудился в Осетровской РЭБ, ходил по Лене на лихтере, неоднократно заходил в море Лаптевых. Ушел на пенсию в 1982 году.

## САФОНОВ Алексей Иванович



## СЕМЕНЕНКО Виктор Петрович



За плечами Виктора Петровича Семеновко, иртышского капитана, большая жизнь. Столько событий!

Его судьба крепкими нитями связана с тремя государствами – Россией, Украиной и Казахстаном. Малая родина Виктора Петровича находится далеко от Омска – на Украине, в Черкасской области. В детстве он познал и нищету, и голод, и сиротство. В 1931 году, когда Виктору было всего шесть лет, репрессивное колесо подмяло семью Семеновко. Арестовали отца Петра Саввича, объявили «врагом народа».

Петр Саввич строил Беломорканал. А когда в Казахстане разразилась эпидемия брюшного тифа, его, бывшего сельского фельдшера, отправили в Семипалатинскую область Казахской ССР. Сынок Витя в это время мыкал горе в многодетной семье на Украине. В 1933 году умерла мама, дети остались на руках престарелой бабушки. Вскоре от голода умерли бабушка и два брата. Братишек схоронили прямо в огороде под кустом калины.

– Не надо ворошить старое, – говорит сегодня Виктор Петрович, – так жили тогда многие семьи, время было такое...

В 1936 году к детям в село Нетеребка Корсунь-Шевченковского района Черкасской области приехал отец и забрал их с собой в Семипалатинскую область, однако ярлык «врага народа» еще не был снят. Его реабилитировали только в 1947 году.

В Казахстане Виктор учился, а в 1943 году ушел воевать. Его призвали в Красную армию прямо со школьной скамьи, не дав окончить среднюю школу. С января по май он учился в пехотном училище г. Алма-Аты. После учебы попал в 8-ю гвардейскую воздушно-десантную бригаду, в резерв Ставки Верховного командования. Трижды в сложнейших боевых условиях на самолете он пересекал линию фронта. Партизанам, действующим в Волынской области, десантники доставляли боеприпасы, продовольствие, а в тыл забирали раненых, больных. На счету Виктора Петровича 57 боевых и тренировочных прыжков. Воевал гвардеец Семеновко в Венгрии, Австрии, освобождал Прагу от фашистов. За ратные подвиги он награжден орденом Отечественной войны



I степени, медалями «За взятие Вены», «За взятие Праги», «За отвагу» и другими боевыми наградами.

День Победы встретил в Чехословакии. Но и после окончания войны еще полтора года служил в армии. А когда пришла пора определяться, чему посвятить себя в мирное время, долго не задумывался. Отправился в город, увидел объявление о наборе матросов-кочегаров в Семипалатинский порт. Его приняли на пароход «Гражданин». Так в 1948 году началась первая навигация Виктора Петровича на плесах Верхнего Иртыша.

Окончил курсы речных штурманов, Омское речное училище, быстро поднимался по служебной лестнице. В 1955 году Семенов уже капитан парохода «Матрос».

Тридцать семь навигаций Виктор Петрович нес вахту на судах Верхне-Иртышского, а позднее – Иртышского пароходства. За эти годы он исходил все реки Обь-Иртышского бассейна – от границ Китая до Карского моря. Его экипажи доставляли топливо, строительные материалы, трубы большого диаметра. На пароходе «Красносельский» он перевозил в Омск сырую нефть из тюменских кладовых. Добрым словом вспоминает капитан Семенов и годы, проведенные на теплоходе «Художник Васнецов». Пять навигаций экипаж доставлял светлые сорта нефтепродуктов в Салехард.

В 1975 году Виктор Петрович принял буксир-двухтысячник «ОТ-2024». На всю жизнь запомнил капитан большегрузный состав из шести барж общим весом 15 тысяч тонн, который вел из Тобольска на север бассейна. Это было столь значительное событие, что каждое утро омское радио передавало сводку о продвижении состава.

В 1981 году Виктора Петровича направили на «Беломорский-25». С экипажем этого теплохода капитан Семенов побывал во всех широтах Тюменского Севера – и на Пуре, и на

Тазе, заходил в устья тундровых рек – Сабетта-Яху, Се-Яху, доставлял грузы в Тамбей, Дровяное...

Четыре навигации Виктор Петрович работал в Обской губе на буксирном теплоходе «ОТА-978». Экипаж перевозил трубы большого диаметра из Нового Порта в Надым, Уренгой...

Капитан Семенов всегда был там, где начинались большие и важные события. Он принимал участие в грандиозных стройках, в экспедиционных рейсах, осуществлял перевозки, которые имели важнейшее значение не только для Западной Сибири, но и всей страны. И заслуженно ко многим боевым наградам прибавилась медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

Виктора Петровича Семенова знают и почитают многие речники. И не только флотские. Ветеран флота, отважный фронтовик известен в Омске еще и как художник. Он представлял живопись и графику на многих городских выставках.

К 85-летию ветерана в картинной галерее Омского кадетского корпуса открылась персональная выставка картин В.П. Семенова. Она была организована городским музеем «Искусство Омска».

У Виктора Петровича много друзей, он общительный и радужный человек. Любит свой Омск, гордится, что живет в старейшей речной столице. Но не забывает Украину и Казахстан. В 2009 году он побывал на малой родине в Черкасской области. Вместе с родственниками поставил памятник маме, перезахоронил братишек на сельское кладбище. А в 2010 году Виктор Петрович с сыном Александром Семеновым съездил в Усть-Каменогорск, где похоронен Петр Саввич.



## СИВОКИНА Марфа Алексеевна



Из рассказа дочери Марфы Алексеевны Т. Крутько:

«Война прошла через нашу семью: отец Сивокин Михаил Алексеевич – участник войны, о нем писали не раз в «Ленских вестях», а также в сборнике «Я сделал для Победы все, что смог...». Старший брат мамы Алексей погиб в июле 1944 года.

Мама родилась 4 июля 1927 г. на ст. Терехово Курской области. В 1935 году их многодетная семья по вербовке приехала в Сибирь, где сначала жили в Черемхово. Родители работали на шахте. Вербовщики обещали нормальные условия для жизни, а на деле дом был сырым, холодным, наполовину врытым в землю, да и работа оказалась очень тяжелой. На новом месте прожили здесь недолго - когда мама заболела малярией, врачи посоветовали сменить климат. Переехали на Бирюсу в Нижнеудинский район, где и встретили войну.

Мужчины и женщины уходили на фронт, во многих домах заколачивали окна. Отца мобилизовали под Москву на сооружение окопов, больше от него не было никаких известий. Брат Алексей ушел на фронт добровольцем, после митинга они шли пешком до Нижнеудинска. В боях под Москвой брат был ранен, после госпиталя вернулся домой в отпуск голодный, худой, грязный, завшивленный, передохнул и снова на фронт. Потом пришла похоронка, что рядовой Хорохордин Алексей Алексеевич погиб 7 июля 1944 года, о месте гибели нам неизвестно (на сайте «Мемориал» Министерства обороны скупые строчки о том, откуда призван в армию, последнее место службы и дата гибели).

Когда началась война, моя бабушка Федосья Ивановна работала на лесозаготовках, где не раз отмораживала ноги, затем печником в больнице. В больнице лечащий доктор Анна Ивановна, у которой муж погиб, не доехав до фронта, попросила у бабушки одну из дочерей в няньки. Так маме пришлось идти после четвертого класса в няньки. Двое маленьких детей докторши букву «р» не выговаривали и стали звать маму Людой, это имя так и прижилось, мой отец всегда звал ее Люсей.



Бабушка продолжала работать в больнице уборщицей, потом поваром. Нечего было надеть, есть тоже нечего, варили манку, получали сухую картошку. Брат Иван заболел менингитом и умер. Бабушка была неграмотной, научилась только расписываться, но все окружающие любили общаться с нею, она знала много смешных, интересных историй, анекдотов, присказок. Соседка, работавшая на хлебозаводе, иногда приносила ей хлеб, а деньги не брала, говорила: «Вы мне лучше расскажите что-нибудь интересное». Когда уже я училась в пединституте, то с учебниками было трудно, и контрольную по диалектологии написала с помощью бабушки.

В 1943 году семья с пятью детьми переехала в п. Жигалово. Добирались из Нижнеудинска через Иркутск, ехали на полторке, везли с собой мешок орехов, тот год был урожайным. Бабушка с мамой стали работать на пристани, жили на квартире, потом в гараже, а после получили комнату. Осенью отправлялись на уборку картошки, молотью, там давали молоко и сметану, а кто оставался работать в ночь, получали мясное блюдо. Бабушке приходилось работать, чтобы содержать семью. На пристани она ремонтировала карбаса, была грузчицей, а когда пристань взяла огород, руководила овощеводческой бригадой.

Маме было шестнадцать, когда ее и других подростков отправили от пристани на строительство затона ниже Киренска, а оттуда на Маму заготавливать дрова для пароходов. Работали на Витиме, река внезапно замерзла, пришлось остаться зимовать. В лесу построили зимовье и продолжали готовить дрова. Одежды и обуви сменной не было, промерзали до костей, а весной мама провалилась в горячие ключи, и у нее стали опухать суставы, пешком добралась

до поселка Мама, где долго пролежала в больнице, здесь и встретила День Победы.

«Как мы только выжили?!» – удивлялась мама. «Помню, пришли копать картошку на огороде пристани, старый дед охранял посадки. Руководитель говорит: «Смотри хорошо, дед, чтобы не вздумали картошку печь на костре». А в бригаде работала внучка этого охранника, она сказала деду, чтобы шел и сидел и говорил, что ничего не видел».

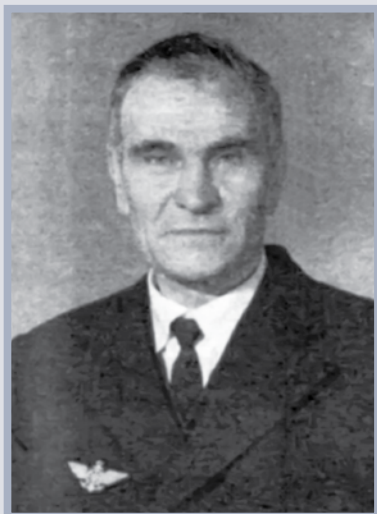
Старшая сестра Варя простудилась на копке картошки и умерла в 1947 году. В этом же году мама встретила с со своим будущим мужем на пароходе «Горняк», куда ее взяли на работу поваром, вскоре они поженились. Здесь в Жигалово родились сын и две дочери.

Пять лет прожили в г. Киренске, а с 1961 года – в Усть-Куте, свою жизнь связали с речным пароходством, отец ходил на судах 33 года, и мама вместе с ним работала проводником и поваром, а четверо детей оставались с бабушкой, которая переехала из Жигалово к нам. Она получала пенсию за погибшего сына сначала пять рублей, потом одиннадцать и двадцать один рубль в последние годы. Много лет перед уходом на пенсию мама работала приемосдатчиком в ОРП. Пять внуков и восемь правнуков – такое вот богатство.

Здоровье, конечно, подводит маму в последнее время, но она держится. 4 июля 2015 года ей исполнилось 85 лет.

Коллеги ее не забывают, помнят и совет ветеранов порта, и районный совет ветеранов, и коллектив Усть-Кутского филиала НГАВТ, где они работали с отцом, будучи на пенсии. Доктора ЦРБ всегда оказывают помощь. Из сестер и братьев мамы никого уже нет в живых.

## СЕМАЕВ Борис Иванович



Борис Иванович родился 26 ноября 1927 года, окончил Томский государственный университет и Новосибирский педагогический институт.

В связи с острой потребностью специалистов речного флота распоряжением Совета народных комиссаров Союза ССР от 9 апреля 1943 г. в городе Новосибирске был открыт речной техникум для подготовки капитанов, механиков со средним специальным образованием для Западно-Сибирского речного пароходства. В речном техникуме подготовка специалистов велась на двух отделениях: судоводительском и судомеханическом. В 1944 г. открыта новая специальность – «эксплуатация внутренних водных путей». В 1945 г. открывается эксплуатационное отделение стажеров для обучения судоводителей и судомехаников без отрыва от производства, реорганизованное в 1960 г. в вечернее заочное отделение. В 1956 г. приказом министра речного флота № 50 от 3 марта Новосибирский речной техникум реорганизован в Новосибирское речное училище с военно-морским циклом для подготовки военно-морских офицеров запаса. В 1961 г. сдан в эксплуатацию учебный корпус по улице Мичурина, 4, а в октябре 1965 г. введено в эксплуатацию общежитие. Именно в эти годы становления училища сюда пришел Борис Иванович Семаев. Здесь он проработал до 2005 года, общий стаж – 48 лет. Сначала преподавал обществоведение, математику, а в дальнейшем работал заместителем начальника по политической работе и заведующим заочного отделения.

Всегда занимал активную жизненную позицию, был секретарем партийной организации. В 1996 году при его непосредственном участии была создана организация ветеранов речного училища, в которой он был избран председателем ветеранов НКРУ. И сегодня Семаев продолжает деятельность на этом посту, не оставляя без внимания пожилых людей. Он помогает словом и делом, отзывчив и доброжелателен к людям. Пользуется большим уважением коллег.

Борис Иванович имеет многочисленные государственные и отраслевые награды.

Ветеран труда.



Василий Иванович родился в с. Гайшин Могилевской области. В 1953 году окончил Благовещенское речное училище Министерства речного флота СССР с присвоением квалификации «техник внутренних водных путей» и выдачей диплома помощника командира земснарядов всех групп речного и озерного флота СССР.

После прохождения военной стажировки на судах во Владивостоке в 1954 году возвратился в Благовещенск и был направлен на работу в БУП Красноярска. Из Енисейского БУПа его направили в Енисейский технический участок водных путей, где он получил назначение на работу техником изыскательской партии. Через год Василий Иванович становится техником прорабского участка № 1.

В 1958 году Смолячков занял должность и.о. ст. техника первого прорабства, позже помощника прораба первого прорабства, а затем прораба первого прорабства. Здесь он трудился до 1980 года.

В 1983 году по состоянию здоровья Василий Иванович перешел на береговые работы. Трудился нормировщиком, экономистом.

В 1985 году он становится командиром плавбульдозера № 6.

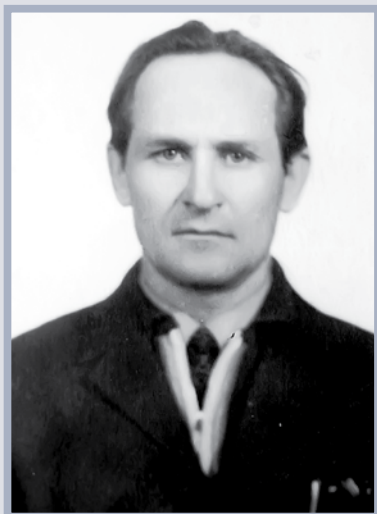
В 1996 году Василий Иванович уволен по собственному желанию в связи с уходом на пенсию по старости. В Енисейском техучастке он непрерывно проработал более 42 лет без увольнения в другие организации. В коллективе до сих пор вспоминают Смолячкова как принципиального человека, высококвалифицированного специалиста, внимательного наставника молодежи. Долгие годы он вел большую общественную работу, возглавляя профсоюзный комитет. Являлся народным заседателем Енисейского районного суда.

Смолячков многократно награжден. Среди его наград медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». Он имеет звания «Отличник социалистического соревнования», «Ударник 10-й пятилетки», «Победитель социалистического соревнования», «Заслуженный ветеран труда», «Ветеран труда Енисейского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства».

## СМОЛЯЧКОВ Василий Иванович



## СОРОКИН Николай Романович



Николай Романович родился в д. Шарловка Козульского района Красноярского края. Окончил 6 классов, а затем ремесленное училище по специальности «судомашинист», где получил Почетную грамоту за успехи в учебе. С 1949 по 1953 год обучался в школе командного состава по специальности «судомеханик (паровик)». В 1967 году успешно окончил курсы помощников электромеханика судна.

Трудовой путь начал после ремесленного училища, получив направление в Енисейский технический участок. Работал 2-м помощником механика п/х «Восточная Сибирь», а уже через год был переведен на должность 1-го помощника механика того же парохода.

В 1950 году Николая Романовича перевели в распоряжение Игарского техучастка, потом в распоряжение Енисейского техучастка на должность механика парохода «Восточная Сибирь». Он всегда шел туда, где был нужен, не отказываясь от любой работы. Трудился с душой, впитывал новое, набирался опыта. Не случайно именно ему в 1953 г. было присвоено почетное звание Министерства морского и речного флота «Лучший механик».

В 1957 году он был назначен механиком парохода «Курейка», еще через несколько лет – 2-м механиком земснаряда «Енисейский-3», затем 1-м помощником механика «Енисейский-303», 2-м помощником механика – 2-м помощником командира земснаряда «Енисейский-110», механиком – 1-м помощником командира земснаряда «Енисейский-110».

В 1970 году Николай Романович стал мастером ремонтно-отстойного пункта, а в 1984 году – мастером РММ. В это время он становится победителем социалистического соревнования, его опыт перенимает молодежь. В 1976 году имя Сорокина было занесено в Книгу почета Енисейского технического участка.

До 2000 года – времени ухода на пенсию – Сорокин трудился на водном транспорте, проявляя высокую работоспособность и любовь к своему делу. Кроме того, он выполнял большую общественную работу: был председателем товарищеского суда, председателем группы народного контроля, казначеем профсоюзной организации.

За период своей трудовой деятельности Сорокин был поощрен 38 раз. Среди его наград – орден «Знак Почета», медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту» и другие.

Заслуженный ветеран труда, ветеран труда Енисейского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.



Мария Тихоновна родилась 4 октября 1926 года в д. Кузнецово Курганской области.

До армии она работала избачом. К началу войны ей было 15 лет, училась в 7-м классе. Вместе со своими сверстницами вступила в комсомол, за активность и инициативу ее избрали секретарем комсомольской организации. Повестку из военкомата получила в 1944 году. Очень хотела попасть на фронт.

И вот первое место службы. Пункт назначения – Смоленская область, деревня Ярцево. Выдали форму, начались учения, которые продолжались 6 месяцев. Занятия проходили в Беловежской пуще.

Первое впечатление о фронте сохранилось в памяти навсегда: казалось, всюду кровь, даже земля пахла кровью. Первое время она даже не могла ничего есть. За голодовку обещали отдать под трибунал.

Когда проверяли слух, выяснилось, что он у Марии Тихоновны идеальный. Так и определилась ее военная судьба – быть радисткой.

После обучения Спаран послали на 3-й Белорусский фронт. Полгода с боями фронт продвигался к Каунасу. Из Каунаса Мария Тихоновна в составе 17-й дивизии 5-го корпуса 39-й армии была отправлена в окопы на передовую. На всю жизнь запомнился бой, где ее роль бойцарадистки заключалась в том, чтобы вызывать огонь на себя. Там Мария Тихоновна была тяжело ранена в ногу. Ее положили в госпиталь, оказалось, осколком задело нерв.

Дошла до Пруссии (г. Кенигсберг). Здесь 8 мая 1945 года в 4 часа она приняла радиограмму, что Германия капитулировала. Восторгу не было предела. По этому поводу состоялся военный парад.

По дороге домой Мария Тихоновна побывала на параде в Красноярске. Все думали, что возвращаются домой, но предстояло отправиться в Монголию. Там для нее началась непродолжительная, но не менее суровая война с Японией. Добирались до Монголии в товарных вагонах, по жаре. Два месяца жили в землянках. Потом переправили в Китай. Было очень тяжело, приходилось идти по скалам, с невероятными усилиями преодолели Большой Хинган. Выдержали, победили!

М.Т. Спаран имеет многочисленные награды, среди них орден Отечественной войны II степени, медали «За отвагу», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В 1947 году Мария Тихоновна по договору приехала работать мотористом в Пеледуйскую РЭБ, в 1962 году переехала жить в г. Усть-Кут, работала на предприятиях Осетровского речного порта. Сын Марии Тихоновны Иван работает крановщиком плавкрана в Осетровской РЭБ флота.

## СПАРАН Мария Тихоновна



## СУЛТАНБЕКОВ Тауфек Лутфуллович



Тауфек родился в деревне Курень Пировского района Красноярского края. Как и тысячам подростков, детство которых перечеркнула война, ему рано пришлось начать зарабатывать на жизнь.

В 1942 году он пошел в матросы на Енисейский технический участок. Смышленного, трудолюбивого парнишку заметили и уже на втором году работы определили в масленщики. Тауфек летом плавал на теплоходе, а зимой учился в Красноярском речном техникуме по специальности «судомеханик».

Потом была служба в армии, где он получил специальность дизелиста. В 1956 году с отличием окончил техникум. Сначала работал помощником механика на земснаряде «Енисейский-4», затем групповым механиком. Исполнительный, грамотный, требовательный, причем в первую очередь к себе, он пользовался заслуженным уважением коллектива. В 1972 году Султанбекова назначили заместителем начальника технического участка по флоту, а в 1983 году перевели мастером слипа Ладейских РММ.

Общий трудовой стаж Тауфека Лутфулловича более 56 лет, из них 43 года в системе путевого хозяйства Енисейского бассейнового управления пути.

С 2004 года он находится на заслуженном отдыхе, имеет инвалидность 2-й группы по зрению, но продолжает поддерживать с коллективом очень теплые отношения, является активным членом Совета ветеранов в Енисейском бассейне.

Награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда», имеет звание «Лучший механик МРФ», его имя занесено в Книгу почета речников-путейцев.



Акулина Яковлевна родилась в 1926 г. Юность выдалась трудная, полная лишений и напряженной работы. В подростковом возрасте Акулина начала трудиться, чтобы прокормить себя и помочь взрослым. Всю войну она работала простой рабочей в п. Шалаболино Курагинского района Красноярского края. А еще собирала посылки для фронта, помогала выхаживать раненых в госпиталях, вела переписку с фронтовиками. Всем сердцем желала победы и была счастлива, когда она пришла на родную землю.

После войны Акулина Яковлевна трудилась на восстановлении разрушенного хозяйства, бралась за самые разные работы, везде проявляя трудолюбие и добросовестность. Коллеги ценили ее за порядочность, честность, готовность всегда прийти на помощь.

В Минусинском техническом участке Енисейского бассейнового управления пути она работала с 1968 по 1981 год поваром.

Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», юбилейными медалями в честь Победы в Великой Отечественной войне, медалями «300 лет Российскому флоту» и «Ветеран труда».

Имеет звания «Ветеран Великой Отечественной войны», «Ветеран труда России».

## СЫСОЕВА Акулина Яковлевна





## ТАРАНОВ Тимофей Иннокентьевич



Тимофей Иннокентьевич родился 15 января 1921 года. Перед началом Великой Отечественной войны работал в Якутске слесарем-инструментальщиком на судоремонтном заводе. В 1939-1940 годах ходил на пароходе «Первая пятилетка», в составе экипажа побывал в море Лаптевых, завозил грузы на северные реки Яну, Индигирку, Колыму. Добровольцем пошел на фронт.

В Бийске Таранов начал подготовку в лыжный истребительный батальон, а затем был направлен на Ленинградский фронт. В одном из боев Тимофея Иннокентьевича ранило.

После выздоровления снова фронт, 63-й полк 202-й стрелковой дивизии Ленинградского фронта, полковая разведка. 1 мая 1943 года – новое ранение.

Следующим местом военной службы Таранова стал 189-й истребительный противотанковый дивизион 202-й стрелковой дивизии, где он был командиром отделения боепитания. В июне 1943 года дивизию перебросили с Ленинградского фронта на оборонительные рубежи Курска, на Орловское направление.

Бои не прекращались ни днем, ни ночью. Механизированный подвижной легкий дивизион бросали туда, где нужнее: на подкрепление артиллерийского огня на передовых рубежах нашей обороны или навстречу прорвавшимся немецким танкам.

Тимофей Иннокентьевич участвовал в освобождении Киева, в Корсунь-Шевченковском сражении. Освобождал Молдавию. Был ранен на подступах к г. Яссы. Свой 189-й дивизион догнал в Венгрии, был назначен командиром отделения боепитания. Затем освобождал Венгрию, Румынию, Чехословакию, Австрию.

День Победы встретил в австрийском городе Градс. Тимофей Иннокентьевич прошел всю войну и не посрамил чести коммуниста, о чем свидетельствуют боевые награды: орден Красной Звезды, два ордена Отечественной войны I степени, медаль Жукова, «За отвагу». А медаль «За боевые заслуги» нашла Т.И. Таранова спустя почти шесть десятилетий после окончания войны, в январе 2003 года. Позднее он был награжден юбилейными медалями «Слава героям Курской битвы», «300 лет Санкт-Петербургу» и другими наградами.

После войны вернулся в Якутию, в Усть-Маю. Работал в речном училище мастером. Затем жил в Красноярском крае, на Байкале, а в настоящее время проживает в г. Усть-Куте, рядом с дочерью и внуками.

Общий трудовой стаж Тимофея Иннокентьевича составляет 65 лет.



Валентин Яковлевич – коренной житель Приленья. Он родился 5 февраля 1935 года в деревне Таюра Подымахинского сельсовета. Детские годы, пришедшиеся на период Великой Отечественной войны, прошли в деревне, где он помогал взрослым в колхозе, на охоте и рыбалке.

В их семье было шестеро братьев. Самый старший ушел на фронт, храбро воевал и погиб в боях под Курском.

Срочную службу Валентин Яковлевич проходил на Дальнем Востоке, на островах Курильской гряды. Вернувшись в родные края, устроился работать в Осетровский речной порт портовым рабочим. И с этого времени он не расставался с предприятием, ставшим, по сути, вторым домом. Здесь выучился на крановщика, стал звеньевым комплексной бригады портовых рабочих, а позднее мастером-бригадиром. Свою работу любил, относился к делу ответственно и честно, всегда стремился найти лучший вариант для решения любой поставленной задачи.

За рационализаторские предложения по совершенствованию перегрузочных процессов в 1983 году Таюрский получил медаль ВДНХ, был признан лучшим бригадиром, получил звание ударника коммунистического труда. Тремя годами ранее, в 1980-м, по итогам пятилетки Валентин Яковлевич за огромные достижения в труде стал лауреатом премии Совета Министров и кавалером ордена Трудовой Славы II степени.

Ветеран Осетровского речного порта.

15 мая 1990 года коллектив проводил Валентина Яковлевича на заслуженный отдых. Сегодня рядом с ветераном его жена Галина Ивановна, с которой они прожили в браке 55 лет.

## ТАЮРСКИЙ Валентин Яковлевич



## ТЫШКЕВИЧ Петр Александрович



Когда началась Великая Отечественная война, Петру Тышкевичу, практиканту Омского речного училища, исполнилось 17 лет. Он, как и многие речники, рвался на фронт. Своего часа молодому речнику ждать пришлось недолго. В августе сорок первого он в числе других комсомольцев-добровольцев был отправлен в Саратовскую область.

После краткосрочных курсов Тышкевича зачислили в качестве парашютиста-десантника в 14-ю воздушно-десантную бригаду. И сразу же молодой красноармеец попал в самое пекло войны, под Москву. Бои велись на подступах к столице, десантники защищали Истру, Можайск, Волоколамск. Жаркие бои кипели и на других участках Калининского, Западного и Брянского фронтов. Красноармейцы, командиры, политработники, отстаивая каждую пядь подмосковной земли, проявляли беспримерную отвагу и мужество. Бойцам воздушно-десантной бригады приходилось вести огонь на оборонительных рубежах, разносить по Москве аэростаты, защищать каждую огневую точку. Налеты вражеской авиации, артиллерийские и минометные обстрелы продолжались днем и ночью. Уцелеть в таком шквале огня было непросто. Когда сегодня молодые речники, курсанты речного училища спрашивают Петра Александровича, как ему, молодому бойцу, удалось выжить в этой страшной мясорубке, он, оптимист по натуре, обычно отвечает: «На войне тоже не все погибали».

В первое время красноармеец Тышкевич был зачислен в пулеметный взвод разведроты. Часто их забрасывали за линию фронта, в тыл врага. Если немцы обнаруживали разведчиков, надо было проявить смелость, находчивость, сделать все для того, чтобы разведчики остались живы и ушли на свои позиции.

- Гитлеровцы бомбили и обстреливали наши позиции, – вспоминает Петр Александрович, – и днем, и ночью, бросали на Москву все новые и новые силы...

До сих пор он не может забыть страшную картину, когда при высадке десантников они неожиданно попали под обстрел зенитных орудий противника. Один из самолетов был сбит, Тышкевич чудом остался жив.

Первое ранение и тяжелую контузию Петр Александрович получил при обороне Истры. Немецкий минометчик выпустил по нему две мины. Одна из них угодила в дерево, что спасло Тышкевича. Взрывной вол-



ной его отбросило в сторону. Пятнадцать дней Петр не мог говорить, осколками была задета левая нога. Но после лечения в госпитале он уже через месяц снова был в строю.

Война оставила много фронтовых «зарубок». В одном из очередных прыжков десантнику Тышкевичу сильно не повезло. Основной парашют не раскрылся, выручил запасной. Но все равно удар после приземления был такой силы, что Тышкевич получил тройной перелом ноги. С поля боя раненого Петра вынесла санитарочка. Многие месяцы боец провел в госпиталях. В декабре 1942 года война для Петра Александровича закончилась. Его комиссовали. Всю зиму он залечивал раны, а весной 1943-го Тышкевич вернулся на флот.

За его плечами были два курса Омского речного училища и плавательская практика на пароходе Нижне-Иртышского пароходства. В навигацию фронтовик Тышкевич ушел рулевым на пароходе «Николай Островский». Речное училище он окончил уже после войны, в 1946 году. В командных должностях работал на разных пароходах: «Кузбассе», «А. Грибоедове», «Александре Суворове».

Первый теплоход, который Петр Александрович принял в качестве капитана, был «Олег Кошевой» – бывший «БТ-151». Кстати, на этом теплоходе Тышкевич проработал восемь навигаций. Экипаж «БТ-151» в основном был закреплен на Конде, буксировал плоты. Всего же на пароходах, теплоходах и танкерах только в должности капитана Петр Александрович отработал 32 навигации. За эти годы он побывал во всех широтах Обь-Иртышского бассейна. Ходил на пароходах «Николай Островский», «Александр Суворов», «Невский», «Громов», «Уралобком», на теплоходе «БТ-151», танкерах «ТН-1005», «ТН-1006»...

Своими учителями, добрыми наставниками Петр Тышкевич считает капитана парохода «Громов» Трофима Романовича Титерина и капитана «Александра Суворова» Анатолия Георгиевича Касьянова.

Когда капитан Тышкевич ушел на пенсию, он с флотом не расстался. Более десяти лет работал в музее Иртышской РЭБ флота.

Второй страстью после судоходства у Тышкевича была живопись и графика. С огромным увлечением он рисовал те места, где бывал на пароходах и теплоходах, где отдыхал. Это Иртыш, Обь, просторы Обско-Тазовской губы, Камчатка, Байкал. Естественно, большинство своих полотен, а их около 400, Петр Александрович посвятил иртышскому флоту. 7 картин подарил в музей на Поклонной горе в Москве, 40 – украшают стены Омского речного училища.

Петр Александрович – участник многих республиканских, областных, городских выставок. Он был участником художественных выставок, посвященных 300-летию Российского флота, 850-летию Москвы, 100-летию со дня рождения Г.К. Жукова. И не раз он становился лауреатом выставок народного творчества.

В июне 2014 года капитану, художнику Тышкевичу исполнилось 90 лет. Несмотря на преклонный возраст, он заранее начал готовиться к персональной выставке, которая прошла в омском Доме художника.

Талант Тышкевича отмечен двумя медалями – бронзовой ВДНХ и лауреата Всесоюзной выставки народного творчества. И этими наградами Петр Александрович гордится не меньше, чем боевыми, которые он получил, защищая Отчизну: орден Отечественной войны II степени, медали «За оборону Москвы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Капитан Тышкевич прошел много дорог – и речных, и фронтовых. Однако, несмотря на солидный возраст, он по-прежнему энергичен, всегда демонстрирует жизнелюбие и готовность к преодолению любых невзгод. Солдат Победы радуется жизни и полон творческих планов.

## ХАРЦИЗ Иван Пантелеевич



Иван Пантелеевич родился 8 августа 1927 года в Воронежской области. С 14 лет начался его трудовой путь – он стал подсобным рабочим. В 1951 году решил испытать свои силы в речном судоходстве и приехал работать в Северо-Якутское речное пароходство Главсевморпути. Устроился матросом в пос. Пеледуй на самоходный пароход. Вскоре познакомился с будущей женой.

Вместе с супругой Иван Пантелеевич начал работать на барже: жена – шкипером, он – матросом. Набрались опыта и уже через четыре года поменялись местами. Позже он ходил шкипером на лихтерах-тысячниках. Участвовал в обеспечении продовольствием развивающихся районов Крайнего Севера, побывал в море Лаптевых, заходил на Индигирку, Яну, Колыму. Только в 1979 году Харциз ушел на берег, но с родной отраслью не порвал – стал работать на выморозке судов и среднем судоремонте в Осетровской РЭБ флота, опять же вместе с женой.

Из общего сорокасемилетнего трудового стажа 40 лет Иван Пантелеевич проработал в Осетровской РЭБ флота, он – ветеран труда. Неоднократно становился победителем социалистического соревнования, ударником коммунистического труда. Награжден Почетной грамотой МРФ, медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому флоту».

У Ивана Пантелеевича 3 дочери, 2 сына, 7 внуков и правнучка. Сын Владимир работал в Осетровской РЭБ электриком. Дочь Лидия работает сегодня на контрольно-пропускном пункте этого же предприятия. Династия продолжается.



Татьяна Павловна родилась в 1926 году. Хотела поступать учиться – началась Великая Отечественная война. И вместо студенческой скамьи в аудитории она заняла место рабочей в колхозе.

Многие женщины и девушки – труженицы колхозов, совхозов и МТС тоже были мобилизованы в армию. Кроме этого, сельские жители мобилизовались и на работу в промышленность, на транспорт, а также заготовку топлива. После всех мобилизаций нелегкий крестьянский труд целиком лег на плечи женщин, стариков, подростков, детей и инвалидов. В годы войны женщины составляли 75% работников сельского хозяйства.

Рабочий день во время посевной начинался в четыре часа утра и заканчивался поздно вечером, при этом голодным сельчанам надо было успеть еще и засадить свой собственный огород. Из-за отсутствия техники все работы приходилось выполнять вручную. Колхозницы научились пахать, запрягая в плуг женщин, что посильнее. И те тащили его не хуже трактора.

Шел 1942 год, главным лозунгом для всех были слова «Все для Победы!». Было трудно, но Татьяна, как и ее подруги, свято верила в лучшее завтра.

И вот оно наступило. Главное – закончилась война. А трудности... Они и потом никуда не исчезли из ее жизни.

После войны Татьяна Павловна устроилась лебедчиком на земснаряде. «Было тяжело, ведь все делалось вручную, никаких механизмов не было, но командир сказал: «Надо учиться и работать», вот и работали», – вспоминает она.

А еще в ее памяти – общение с коллегами, ее сверстниками. «Тогда мы были молодыми, и все нам было нипочем. После вахты, уставшие, мы собирались в кают-компаниях и от души пели песни», – рассказывает ветеран.

Татьяна Павловна имеет награды за доблестный труд.

## ЧЕЧИКОВА Татьяна Павловна



## ШИЛОВ Анатолий Максимович



Анатолий Максимович встретил Великую Отечественную войну подростком. Родные и знакомые уходили на фронт, ему, как и многим детям войны, пришлось заменять в тылу воевавших взрослых. Трудовой путь он начал бакенщиком в 1942 году. Массовый призыв в армию и добровольный уход речников на фронт обострили проблему доукомплектования путейцев. На помощь пришли ветераны, женщины, подростки, быстро освоившие профессию бакенщика. Чтобы зажечь или погасить бакен, надо было утром и вечером махать тяжелыми веслами по нескольку часов. Течение тащит песок по дну – необходимо постоянно промерять глубины, переставлять плавучие знаки, ставить на место те, что сбиты проходящими составами, обеспечивать работу береговой обстановки. Втянулся в работу, полюбил реку, с удовольствием встречал пароходы, возвращавшиеся из рейсов. Решил, что посвятит службе на водном транспорте всю жизнь. Так и произошло.

Он набирался опыта, осваивал все новые и новые виды работ на реке. Дослужился до начальника обстановочного района, должность которого занял в 1959 году. Затем работал командиром земснаряда, прорабом путевых работ, заместителем начальника техучастка по кадрам, старшим инженером.

В 1995 году Анатолий Максимович ушел на заслуженный отдых. Его стаж работы к тому времени составил 54 года. И сегодня Шилова вспоминают как ответственного, трудолюбивого, квалифицированного специалиста, готового решать самые сложные производственные задачи.

Ветеран труда и Великой Отечественной войны.



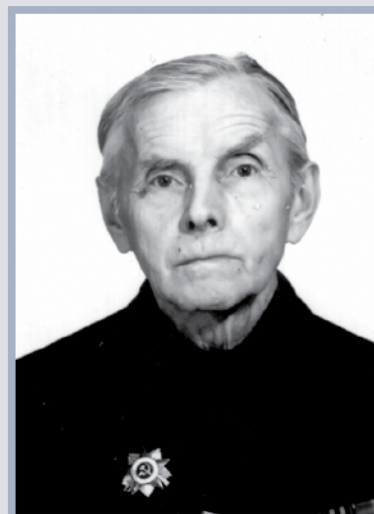
Владимир Иванович родился в Чернигове Украинской ССР. К началу Великой Отечественной войны успел окончить 9 классов. С детства его тянуло к творчеству, он любил рисовать, с упоением читал детскую и юношескую литературу. Мечтал стать художником или получить профессию, связанную с литературой, книгами. В совхозе имени Молокова он даже работал библиотекарем.

Реализовать способности и таланты в полной мере ему помешала война. В 1942 году Владимир Иванович был призван в ряды действующей армии, служил в 3-м арtpолку соединения А.С. Егорова. Войну закончил в 1945 году.

Победа была встречена с воодушевлением и надеждами на новую счастливую жизнь. Хотелось поскорее вернуться домой, встретиться с близкими и друзьями, рассказать о фронтовых буднях, помянуть погибших. Ну а затем найти хорошую работу, чтобы существовать безбедно и содержать семью. Победителя ждала суровая реальность: нужно было восстанавливать разрушенное хозяйство, а значит, трудиться и трудиться.

В Енисейском техническом участке Ювко начал работать с 1961 года постовым рабочим 4-го участка первого прорабства. С 1978 по 1980 год работал бригадиром поста, старшим рабочим поста, мотористом Серебренниковского поста.

## ЮВКО Владимир Иванович





## ЯКОВЛЕВ Николай Сергеевич



Николай Сергеевич родился в деревне Будково Киришского района Ленинградской области. В 1942 г. его семья была эвакуирована в д. Средняя Агинка Саянского района Красноярского края. Трудовая деятельность Яковлева началась в 1944 г. после окончания ФЗО РайТЭЦ г. Красноярска по специальности «машинист скреперной лебедки». Но трудиться долго не пришлось – в апреле 1945 г. он был призван в ряды Красной армии.

До 1947 г. Николай проходил военную службу на территории Австрии, а из армии был уволен в запас только в 1951 г. Вернувшись домой, работал в должности заместителя директора по хозяйственной части в детском доме № 18 в селе Верходворье Кировской области до его расформирования в апреле 1953 г. После окончания курсов судовых электриков пришел в Енисейское речное пароходство, где трудился в течение 20 лет на судах. Прошел путь от электрика, моториста на теплоходах «Ленинград», «Советская Сибирь» до 3-го помощника механика по электрооборудованию на т/х «Байкал», 1-го помощника механика по электрооборудованию на д/э «Ипполитов-Иванов», электромеханика на д/э «А.П. Чехов».

В 1969 г. Николай Сергеевич заочно окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта по специальности «судовые машины и механизмы», получив квалификацию инженера-механика. Год работал старшим инженером-механиком в Енисейском бассейновом управлении пути, затем был переведен старшим инженером-энергетиком в производственно-технический отдел управления эксплуатации Красноярского судоподъемника. Это было время создания коллектива уникального гидротехнического сооружения – Красноярского судоподъемника.

С сентября 1978 г., вплоть до ухода на пенсию в июне 1982 г., Яковлев работал старшим инженером лаборатории технологии ремонта. Уже являясь пенсионером, временно возвращался на предприятие в качестве электромонтера электротехнического цеха, слесаря гидромеханического цеха.

Награжден многочисленными наградами. Ветеран Великой Отечественной войны, ветеран труда.



**КРЕПЧЕ УДАРЫ ПО ВРАГУ!**



*А. Козлов*

**ОСВОБОДИМ РОДНЫЕ ГОРОДА И СЕЛА  
ОТ ФАШИСТСКОЙ НЕЧИСТИ!**



## Дальний Восток в борьбе с фашизмом

**В** первые же дни войны все Советское государство было переведено на военное положение. Однако ни в одном тыловом регионе СССР население не испытывало такого сильного напряжения, как на Дальнем Востоке. Связано это было с тем, что на дальневосточной границе со стороны Маньчжурии и Кореи стояла более чем миллионная японская Квантунская армия, готовая в любую минуту перейти границу СССР и приступить к захвату советского Дальнего Востока.

Уже в июле 1941 г. Совет народных комиссаров СССР принял постановление «О всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной обороне». Местные партийные и советские органы власти, в первую очередь территорий, граничивших с Китаем, развернули активную работу по подготовке инструкторов и обучению населения основам противовоздушной и химической обороны (ПВХО). К концу 1941 г. только в Приморском крае работало более 2 тыс. инструкторов ПВХО.

В сентябре 1941 г. Государственный комитет обороны СССР принял постановление «О всеобщем обязательном обучении военному делу граждан СССР». С 1 октября занятия по всеобучу стали проводиться и на Дальнем Востоке. За годы войны по программе всеобуча здесь было подготовлено более 200 тыс. человек. Женщины не отставали от мужчин. Тысячи дальневосточниц овладели санитарным делом, приобрели специальность медсестер.

Население Дальнего Востока активно участвовало в укреплении обороноспособности дальневосточных границ. Люди строили оборонительные сооружения, укрепления различных типов. Десятки тысяч дальневосточников принимали участие в работе постов и дружин противовоздушной и санитарной обороны, противопожарных команд. Учитывая возможность нападения на советскую территорию банд и диверсионных групп, партийные комитеты и органы НКВД сформировали истребительные батальоны, а на Камчатке — подразделения народного ополчения из числа бывших курсантов всеобуча. На Сахалине в 1944

г. было 18 истребительных батальонов, в Приморье – 43. Вместе с пограничниками они несли боевое дежурство на особо опасных участках границы. Командирами многих батальонов были бывшие партизаны.

Воины Дальневосточного фронта, моряки Тихоокеанского флота и краснознаменной Амурской военной флотилии также каждодневно укрепляли советские дальневосточные рубежи, делая их еще более неприступными для врага. В сухопутных войсках и на кораблях шла напряженная военная учеба. Она строилась с учетом опыта, приобретенного нашими солдатами и командирами в борьбе с гитлеровскими оккупантами. Особое внимание в процессе учебы обращалось на взаимодействие различных родов войск в ходе боевых операций.

В боях с гитлеровскими оккупантами на Западном фронте приняли участие тысячи дальневосточников. В Приморский крайвоенкомат только 24 июня 1941 г., через 2 дня после начала войны, поступило 788 заявлений. На Западном фронте сражались и некоторые части, целиком передислоцированные с Дальнего Востока. В самый тяжелый период войны Тихоокеанский флот послал в действующую армию более 140 тыс. лучших матросов, старшин и офицеров.

Дальневосточные армейские и флотские части принимали участие в боях с немецко-фашистскими оккупантами на всех фронтах Великой Отечественной. Осенью и зимой 1941-1942 гг. при защите столицы нашей Родины и в разгроме немецких войск под Москвой проявила героизм 78-я стрелковая дивизия под командованием генерал-майора А.П. Белобородова, несшая до войны службу в Хабаровске. Экипаж подводной лодки С-56 из состава Тихоокеанского флота под командованием Г.И. Щедрина с весны 1943 до начала 1944 г. уничтожил 10 кораблей противника. За это Г.И. Щедрин был удостоен звания Героя Советского Союза.

В битве на Волге отличилась 422-я Дальневосточная стрелковая дивизия. За свои боевые заслуги она была переименована в 81-ю гвардейскую дивизию. Об-



летевшая весь мир фраза «На той стороне Волги для нас земли нет, наша земля здесь, и мы ее отстаим» – принадлежит воспитаннику Тихоокеанского флота Герою Советского Союза младшему лейтенанту В.Г. Зайцеву. Славный боевой путь в годы войны прошла 102-я Дальневосточная дивизия. Осенью 1943 г. за освобождение города Новгород-Северского она получила наименование Новгород-Северской.

В начальный период войны, когда значительные территории СССР оказались в зоне оккупации, вспомнили и о дальневосточных партизанах, снискавших себе славу в 1918-1922 гг. Опыт Дальнего Востока был использован при организации партизанской борьбы с фашистами.

С первого дня войны перед населением края встал задача перевода народного хозяйства на военный лад. К 1941 г. на Дальнем Востоке уже существовала мощная промышленная база, в том числе и военная, имелись высококвалифицированные кадры рабочих и инженеров. Однако война сразу же сказалась на условиях и результативности их труда. Многие специалисты были призваны в действующую армию. Для перестройки предприятий, прежде выпускавших мирную продукцию, не хватало технической документации. Однако всеобщий моральный подъем, стремление работать больше и лучше компенсировали эти проблемы.

В связи со значительным сокращением трудовых коллективов, вызванным всеобщей мобилизацией, остро встал вопрос повышения производительности труда. Среди рабочих промышленности массовое распространение получило движение двухсотников, трехсотников – передовиков производства, выполнявших дневные нормы на 200-300% и более. Каждый старался работать за себя и еще за одного-двух своих товарищей, ушедших на фронт. В конце 1943 г. рабочих, выполнявших за одну смену по



несколько норм, было в крае уже более 18 тыс. Кроме этого, в годы войны получили распространение такие формы социалистического соревнования, как фронтовые вахты, фронтовые декадни и месячники, соревнование молодежных бригад за фронтовых. Если в начале 1942 г. фронтовых бригад насчитывалось единицы, то к январю 1945 г. их было уже более 1000.

Большое развитие получило движение за экономию сырья и материалов. Продолжалось промышленное строительство. За четыре военных года были построены десятки новых предприятий, сотни промышленных цехов, несколько транспортных сооружений (железнодорожные магистрали, нефтепровод от Сахалина до Комсомольска-на-Амуре и другие).

Ответственную и большую работу в обстановке войны провели транспортники Дальнего Востока. На железной дороге развернулось движение за скоростную обработку и продвижение поездов. В ряде случаев существовавшие нормативы удавалось превзойти в десять и более раз. Серьезное хозяйственное и оборонное значение имела работа речного и морского транспорта. С 1940 по 1945 год их перевозки возросли более чем в 10 раз. При этом необходимо учесть, что до войны грузоподъемность морских судов Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) составляла всего 20% общего тоннажа торгового флота СССР.



Руководство Дальневосточного пароходства, его полтотдел направили усилия на развертывание социалистического соревнования на судах и среди коллективов береговых организаций морского транспорта, быстрее вводить в эксплуатацию судов, находящихся в ремонте, расширение скорости методов погрузочно-разгрузочных работ.

К началу Великой Отечественной войны торговый флот Дальневосточного морского пароходства насчитывал 85 единиц: 70 пароходов и 15 теплоходов, в число последних входило пять танкеров. Суда в основном были старой постройки, и многие из них требовали капитального ремонта, поэтому содержание флота в надлежащем техническом состоянии явилось для моряков первоочередной и главной задачей.

С первых же дней войны все экипажи судов, в каких бы районах Мирового океана они ни находились, стали на военную вахту. Девизом моряков, как и всех советских людей, стало: «Все для фронта, все для победы».

Поставка грузов для Советского Союза из портов союзников и дружественных стран осуществлялась по трем направлениям. Первый – северный – был самым коротким, но и самым опасным путем. Он пролегал через Атлантику, Баренцево и Белое моря в северные порты СССР: Мурманск, Архангельск и Северодвинск. Второе направление – дальневосточное. Оно было менее опасным, чем первое, но грузам предстоял еще длинный путь по Транссибирской магистрали. Третьим направлением была Пер-

сидская линия. Однако огромные расстояния от портов США до Персидского залива, доставка грузов по железнодорожно-автомобильным дорогам Ирана на южное побережье Каспийского моря, а потом дальнейшая транспортировка их морем и железнодорожным транспортом уже по советской территории делали этот путь с учетом срочности грузов малоэффективным. Поэтому основной поток грузов из портов союзных и дружественных стран шел по двум направлениям – северному и дальневосточному.

Трасса из Англии и США до советских портов Архангельск,

Мурманск, Северодвинск через промежуточные порты Исландии шла по узкому коридору шириной до 200 миль. Этот путь ограничивался на юге берегами Северной Норвегии, где располагались военно-воздушные и военно-морские базы фашистской Германии, а на севере – островом Шпицберген и кромкой льда, которая в зимний период опускалась южнее, так называемый горячий коридор. Чтобы противостоять вражеской силе, базирующейся в Северной Норвегии, транспортные суда стали формироваться в крупные конвои. Для судов, плавающих в составе конвоя, существовали особые жесткие правила. А само плавание было очень трудным и рискованным. Прежде всего требовалось внимательное наблюдение и точность выполнения всех указаний командира конвоя. В тумане и при плохой видимости шли полным ходом, не неся никаких огней, и судоводители должны были точно выдерживать заданную скорость, место в строю, четко принимать и реагировать на сигналы, менять курсы в установленное время.

Но трудности и опасности, связанные с перевозкой грузов в условиях войны, не останавливали советских моряков, они самоотверженно выполняли свой долг, смело вступали в неравную смертельную схватку с хорошо вооруженным врагом. Немало торговых судов погибло в этих схватках, много тружеников моря не вернулось к родным берегам. Но никогда не будут забыты те, кто отстоял свободу и независимость нашей Отчизны. Они навечно останутся в строю, в нашей памяти.

Владимир Федорович родился 14 апреля 1930 года в городе Дальнереченске Приморского края. С детства любил свою малую родину, мечтал стать моряком, зачитывался книжками о приключениях, с удовольствием играл с ребятами, не подозревая, что вскоре мирная жизнь для всех закончится.

Ему было всего 11 лет, когда началась война. До войны он успел окончить всего четыре класса. А в 5 классе пошёл в вечернюю школу, но и здесь не доучился и устроился в воинскую часть, в которой работала его сестра. Это было в самом начале войны, 1941 год. Но и 1942 год был для паренька нелегким, он много работал: днем пас коров, а вечером помогал развозить продукты для солдатских и офицерских столовых. Летом 1943 года снова трудился в воинской части. В 1944 году в мае начал работать на крупозаводе, где обрабатывали гречку и овес. По сути, детство отняла война, пришлось рано повзрослеть и стать самостоятельным. Не до игр было, работа, работа...

Отец Владимира был жестянщиком, братья отца были на фронте (один погиб, а другой вернулся раненым). Племянники матери, проживавшие во Владивостоке, также участвовали в войне. Один вернулся без руки, второй пропал без вести. Владимир всегда мечтал попасть на фронт, чтобы отомстить за родных, но так и не успел.

9 мая 1945 года в столярный цех забежал инженер крупозавода Гудников и закричал: «Война закончилась!». Рабочие бросили дела и отправились на главную площадь города, чтобы примкнуть к всеобщему ликованию. Владимир радовался вместе со всеми, помнит, как люди плакали и смеялись одновременно, танцевали, обнимались, пели. Тот день Владимир не забудет никогда.

В 1952 году Владимир Федорович женился и переехал в поселок Ванино Хабаровского края к своим родственникам, где устроился на работу в порт. Здесь он трудился до 2008 года в мехмастерских. Живет в поселке Ванино.

## КРИЦКИЙ Владимир Федорович



## МИРОНЕНКО Дмитрий Васильевич и Мария Александровна



Дмитрий Васильевич родился 30 сентября 1931 года, а Мария Александровна – 8 июня 1928 года в селе Николина Балка Петровского района Ставропольского края. Их судьбы были похожи с самого рождения. Росли в трудные для страны предвоенные годы, а в годы Великой Отечественной войны заменили взрослых на полях Ставрополья. Трудились наравне со взрослыми, за что оба позже получили звание «Труженик тыла». Оба вспоминают, как весной зеленели земли Ставрополья, наполнялись новыми красками и пахли свежестью и полевыми цветами. Трудно было представить, что идет война. И так хотелось верить, что еще будут в их жизни счастливые дни.

Встретившись, они полюбили друг друга и поклялись никогда не расставаться. Поженились и решили искать удачу за тысячи километров от родного дома, приехали на Дальний Восток, в Ванино. Шел 1954 год. Время «оттепели», новых надежд.

Дмитрий Васильевич сначала работал в портовом флоте, затем докером, а позже возглавлял трудовую бригаду. Очень честный и ответственный человек, он буквально горел на работе, все у него спорилось, люди его уважали, а сам он не мыслил жизни без родного порта. Высокие производственные показатели Мироненко были гордостью предприятия, Дмитрий Васильевич был представлен к награде – ордену Трудового Красного Знамени. Достижения на работе он посвящал любимой супруге. Дмитрий Васильевич – почетный работник морского флота. Ветеран труда.

Мария Александровна работала в РСК порта сначала разнорабочей, затем техничкой на ППК-2 в учебном комбинате порта. Как и многие жены моряков, она в основном посвятила себя семье и детям. Радовалась успехам мужа, всегда и во всем его поддерживала.

За многолетний труд получила звание «Ветеран труда».

Дмитрий Васильевич и Мария Александровна женаты уже 64 года, воспитали двух дочерей, которые тоже продолжают династию и работают в порту.



Валентина Андреевна родилась в 1924 году в многодетной семье в Иркутской области. В 1933-м переехала в город Иркутск, где ее застала война.

Семнадцатилетней девчонкой пришла работать на завод – катать валенки для фронта. Тяжелый физический труд пимокатчика, когда болят не только руки, но и все тело, когда приходится дышать испарениями, а также голод, работа в две смены – все это привело к болезни. В 1943 году Валентину Андреевну перевели на легкий труд в пошивочный цех. Стала шить форму для солдат. Старалась, перенимала опыт, набиралась терпения, чтобы овладеть мастерством. И боролась с недугом. Спасали оптимизм и вера в скорую победу.

После войны снова лечилась, а потом завербовалась на Дальний Восток на работу в морской порт Владивосток. Там вышла замуж и вместе с мужем в 1951 году переехала в поселок Ванино. Новое место понравилось, рядом было море, к которому Валентину Андреевну всегда тянуло. Да и люди оказались доброжелательными. Здесь устроилась работать в морской порт Ванино.

Более 30 лет отдала она родному предприятию. В коллективе ее любили за справедливость и принципиальность, душевность и внимание к людям. Заслужила звание «Ветеран порта».

У Валентины Андреевны есть сын и дочь, пятеро внуков и пятеро правнуков. Они знают о военной юности Валентины Андреевны, слушают ее рассказы и гордятся ею. И учатся у нее жизнелюбию, оптимизму, стойкости.

Как ветеран тыла награждена юбилейными медалями.

## ОСТРИКОВА Валентина Андреевна





## САВЕЛЬЕВА Нина Андреевна



Всю жизнь Нина Андреевна трудилась не покладая рук. Она родилась в 1930 году, а в 1941-м, когда началась Великая Отечественная война, детство закончилось. Хорошо, что жила в тылу – в селе Атрать Алатырского района Чувашской АССР, но и сюда доносились отголоски войны, и здесь было немало искалеченных судеб. Возвращались с фронта инвалиды, почти в каждый дом приходили похоронки, женщинам заботились о детях и трудились за мужчин. И подростки заменяли взрослых. Хрупкая школьница Нина пришла на работу в колхоз «Юность» на скотный двор. Ухаживала за крупным рогатым скотом, лошадьми. Животных полюбила, бежала к ним с радостью и трудилась допоздна. Однако и уставала сильно, не всегда успевала поесть.

Победу встретила радостно, ликовала вместе с колхозниками. Начинаясь новая жизнь, полная ожиданий и встреч. Но теперь требовалось восстанавливать разрушенное войной. Опять трудилась, выполняя самые разные работы. В 1963 году переехала в поселок Ванино Хабаровского края, устроилась разнорабочим в морской торговый порт. Прикипела душой к этому месту и к этой земле. Здесь проработала всю жизнь.

Нина Андреевна – жизнерадостный и светлый человек. Всегда занимала активную жизненную позицию, была общественницей, и сейчас с удовольствием встречается с друзьями – ветеранами порта.

Ветеран труда, имеет награды за самоотверженный труд в тылу в годы Великой Отечественной войны.



Николай Тимофеевич родился 28 декабря 1926 г. на станции Чистоозерная Новосибирской области.

В 1930 году семья переехала в пос. Гроссевичи Совгаванского района Хабаровского края. Когда началась Великая Отечественная война, Коля был подростком и всячески помогал взрослым, понимая, что здесь, на Дальнем Востоке, население испытывает сильное напряжение: рядом стоит миллионная японская армия, готовая в любую минуту напасть на Советский Союз.

В 1943 году он окончил 7 классов и 13 ноября этого же года был призван Совгаванским городским военным комиссариатом на службу в военно-морской флот, где был распределен на минный заградитель «Астрахань» (в/ч 15162).

21 января 1944 года Николай принял присягу. Чувства огромной ответственности и любви к Родине переполняли его. Сразу после этого события его назначили на должность коцегара (машинист-котельный). Минный заградитель «Астрахань» выполнял боевые задачи на линии Владивосток – Петропавловск-Камчатский.

С 9 августа 1945 года Шкредов принимал участие в войне с Японией. Война хоть и не была затяжной, но потребовала огромного напряжения сил, а также выносливости и отваги. Этими качествами в полной мере обладал Николай. Он прослужил в звании от матроса до главного старшины. Пользовался уважением командиров и сослуживцев. Был хорошим другом, всегда подставлял плечо тому, кто слабее.

Война завершилась полным разгромом японцев, но служба Николая еще продолжалась. Только 19 февраля 1950 года приказом наркома ВМФ он был уволен в запас. Вернулся домой, в родные места.

С 1952 года работал мотористом на рыбокомбинате пос. Нельма Хабаровского края Совгаванского района, затем в Гроссевическом лесничестве Совгаванского лесхоза слесарем, дизелистом, лесником. С мая 1961 года работал в Совгаванском госпромхозе, руководил рыбодобывающими бригадами.

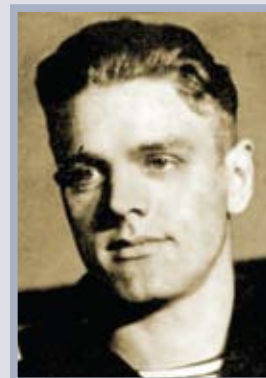
Охотник-профессионал. В 1974 г. участвовал в выставке на ВДНХ в Москве (добыча пушнины).

В апреле 1981 года занесен в Книгу трудовой славы г. Советская Гавань.

В 1995 году Николай Тимофеевич вышел на пенсию и продолжал трудовую деятельность, работая до 2006 г. в государственном природном заповеднике «Ботчинский».

Николай Тимофеевич удостоен боевых и трудовых наград: орденов Отечественной войны II степени, «Знак Почета», медалей «За победу над Японией», «Ветеран труда» и других.

## ШКРЕДОВ Николай Тимофеевич





## «Карская экспедиция – 2015»

**В** 2014 году, отдавая дань уважения и памяти морякам и полярникам, погибшим в студёных арктических морях в годы Великой Отечественной войны, ООО «Фертоинг» (Санкт-Петербург) организовало и провело морскую экспедицию по поиску погибших судов конвоя БД-5 и ледокольного транспорта «Александр Сибиряков». Итогами данной экспедиции стало обнаружение трех судов: полярный «Варяг» – ледокольный пароход «Александр Сибиряков», транспорт «Марина Раскова» и морской тральщик ТЩ-118.

На поисковые работы обратило внимание правительство Ямало-Ненецкого автономного округа. В 2015 г. власти региона дали возможность ученым провести новый этап более детальных исследований.

### Планы поисковиков

**П**оисковые мероприятия пройдут на суше, в воздухе и на море, – рассказывал в преддверии экспедиции Сергей Шулинин, научный руководитель экспедиции. – Водолазные работы на кораблях, затонувших в годы Великой Отечественной войны, будут проводиться впервые. Это уникальный поход, ранее в Карском море таких результатов достигнуто не было.

В минувшем году к месту гибели кораблей ученых доставлял «Спасатель Заборщиков», в 2015-м его сменило

аварийно-спасательное судно «Балтика». На его борт погрузили специальное поисковое оборудование, предоставленное компанией «Фертоинг».

– Это гидролокаторы, позволяющие сканировать подводное пространство на расстоянии 300 метров, подводный аппарат Mojave (может работать на глубине до 1 километра, обычно используется для осмотра скважин) и, конечно же, барокамера, – рассказывал Станислав Жигалко, начальник поисковых работ, сотрудник компании «Фертоинг». – Такой комплекс оборудования позволит детально осмотреть суда снаружи, спуститься и идентифицировать их.

Поисковыми работами участники экспедиции не собирались ограничиваться. Они планировали высадку на острове Белый, чтобы почтить память павших защитников Отечества.

– В августе 2014 года на острове был установлен малый мемориальный комплекс, один из колоколов которого будет звонить по погибшим, – рассказывал Сергей Шулинин. – В конце июля мы получили информацию о том, что на этом месте, предположительно, были найдены останки и захоронения участников конвоя БД-5. Согласно этим данным, среди них есть мурманчанин Михаил Петрович Макаровский. Его тело находилось на кунгасе, который прибило к берегу. Списки погибших есть и по «Александру Сибирякову». С родственниками одного из участников кон-

воя, Коровицына, нам удалось связаться. Они живут сейчас в Америке. И знаете, что удивительно? В их банковской ячейке хранится орден, который был вручен Коровицыну посмертно в 1945 году. Благодаря нашей работе родные узнали, на основании какого приказа их предок получил эту награду.

На этом амбициозные планы участников экспедиции не заканчивались. Поисковики собирались найти и обследовать пограничный сторожевой корабль «Бриллиант», транспорт «С. Киров», грузовой пароход «Нуйбышев» и буксир «Медвежонок», а затем придать им статус воинского захоронения.

**Старт из Мурманска**





**11** августа из Мурманска экспедиция направилась к месту гибели арктических конвоев Великой Отечественной войны с целью выполнения детального обследования останков затонувших кораблей. Начало экспедиции было приурочено к 71-й годовщине трагедии. 12 августа 1944 года в 60 милях от острова Белый немецкая подлодка атаковала и потопила морской конвой БД-5. Основным судном конвоя был большой транспортный пароход «Марина Раскова», на борту которого находился 421 человек. Кроме экипажа среди них были полярники, военнослужащие, члены семей работающих на острове Диксон. Всего было 760 участников конвоя.

### Первые результаты

Участники «Карской экспедиции – 2015» исследовали первый подводный объект в районе гибели арктического конвоя БД-5. Осмотр объекта, проведенный с помощью телеуправляемого подводного аппарата (ТПА), позволил однозначно идентифицировать его как флагман конвоя БД-5 – транспорт «Марина Раскова».

Корпус судна, разделенный на две части, лежит на глубине 46 метров. Хорошо сохранились носовая часть, которая стоит ровно на киле, и кормовая часть, лежащая с креном около 15 градусов на правый борт. Частично сохранилась рубка. На корме судна сохранились орудие калибра 76 мм и две зенитные установки, предположительно «Эрликон» калибром 20 мм. Машинное отделение и трюмы вплоть до кормы разрушены. Анализ повреждений транспорта «Марина Раскова» подтверждает основную версию гибели судна – торпедирование немецкой подводной лодкой U-365.

В ходе дальнейшего проведения работ была запланирована комплексная фотовидеосъемка погибшего транспорта, а также осмотр водолазами доступных мест палубы и рубки. По завершении работ участники экспедиции и экипаж поискового судна «Балтика» собирались провести в точке гибели транспорта торжественно-траурную церемонию, чтобы отдать дань памяти погибшим морякам и возложить на воду венки. Место гибели транспорта «Мари-

на Раскова» будет нанесено на морские карты и обозначено как братская могила советских моряков.

### Справочно

Пароходный транспорт «Марина Раскова» построен в 1917 году в США под названием *Salisbury*. В 1941 г. мобилизован государственной военной судоходной администрацией США, переименован в *Ironclad* и назначен для доставки



грузов по программе ленд-лиза. Транспорт принимал участие в нескольких полярных конвоях, в том числе в составе конвоя PQ-17. В 1943 году передан СССР и вошел в состав Северного государственного морского пароходства (СГМП) под именем «Марина Раскова». (Герой Советского Союза командир женского бомбардировочного полка майор Марина Михайловна Раскова, участница знаменитого перелета Москва – Дальний Восток на самолете «Родина» в 1938 году, погибла 4 января 1943 г. в авиакатастрофе при исполнении служебных обязанностей).

8 августа 1944 года транспорт «Марина Раскова» отправился из Северодвинска в рейс на Диксон и в порты моря Лаптевых в составе конвоя БД-5. В его трюмах находилось 6310 тонн продовольственных и технических грузов. Для смены зимовщиков на полярных станциях и предприятиях Главсевморпути на транспорте вышло 354 человека, среди них женщины и дети. 12 августа 1944 года в Карском море у острова Белый конвой потопила немецкая подводная лодка U-365. Большинство членов экипажа и пассажиров транспорта погибли.

### Памятное событие

**17** августа официальная делегация и организаторы проекта прибыли на борт многофункционального поискового судна «Балтика» для проведения торжественно-траурной церемонии.

На месте останков судов конвоя БД-5 были спущены венки, водолазы прикрепили к транспорту «Марина Раскова» памятную табличку. Епископ Николай Салехардский и Ново-Уренгойский совершил заупокойную литию памяти погибших. Врио губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрию Кобылкину была передана рында, обнаруженная водолазами ООО «Фертоинг» 16 августа на судне «Марина Раскова». На рынде великолепно сохра-





нилась надпись «MYSTIC 1918» – одно из первых названий корабля. Затем официальная делегация прибыла на о. Белый, где состоялась церемония возложения венков к братской могиле моряков Северного флота. Ранее на о. Белый было обнаружено 13 фрагментов тел и личные вещи погибших – пассажиров и членов экипажа транспорта «Марина Раскова», шлюпку с которыми выбросило на берег на мысе Рогозина в августе 1944 года. Было установлено, что все погибшие – мужчины в возрасте от 18 до 35 лет. Данные о захоронении переданы в Министерство обороны РФ. Вечером того же дня многофункциональное поисковое судно «Балтика» прибыло в район обнаружения останков тральщиков. Несмотря на плохую видимость, на глубине 67 метров телеуправляемый подводный аппарат обнаружил очертания винта, а после и кормовой части судна, торчащей из грунта под углом 30 градусов. Нос и рубка тральщика отсутствовали. На корме была найдена установка по спуску глубинных бомб, а в снаре ТПА отбивалось кормовое орудие.



«Карская экспедиция – 2015» продолжалась. Специалисты ООО «Фертоинг» провели фото- и видеofиксацию останков судов конвоя БД-5. Затем многофункциональное поисковое судно «Балтика» направилось к району обнаружения в 2014 году ледокольного парохода «Александр Сибиряков».

### **Обследование ледокола «Александр Сибиряков»**

Участники «Карской экспедиции – 2015» успешно завершили обследование ледокольного парохода «Александр Сибиряков», героически погибшего в августе 1942 года в бою с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Судно лежит на глубине 49 метров в заливе Миддендорфа Карского моря, в координатах, установленных в 2014 году участниками первой Карской поисковой экспедиции.

Выполнение работ было осложнено слабой видимостью на глубине, вызванной штормовыми условиями в районе поиска, а также сильными разрушениями корпуса и рубки судна. Водолазам экспедиции не удалось обнаружить на борту название судна, однако по сумме полученных данных (размеры, установленные вооружения, форма корпуса, характер повреждений, место обнаружения) можно с уверенностью утверждать, что найденное судно является ледокольным пароходом «Александр Сибиряков».

В ходе проведения подводных поисковых работ произведен внешний осмотр корпуса судна, собраны фото- и видеоматериалы по программе экспедиции. На поверхность подняты элементы корпуса, орудий и такелажа судна, представляющие интерес для историков.

В завершение второго этапа экспедиции водолазы закрепили на борту ледокольного парохода «Александр Сибиряков» памятную табличку, с борта экспедиционного судна «Балтика» в точке гибели парохода был возложен венок.

Уточненные координаты точки гибели «Александра Сибирякова» нанесены на карту и будут переданы командованию Северного флота ВМФ России для последующего увековечивания памяти погибших моряков.

### **Находка – немецкая подводная лодка**

Поисковики обнаружили и обследовали с борта поискового судна «Балтика» немецкую подводную лодку U-362, потопленную в 1944 году тральщиком Северного флота. Лодка обнаружена в Карском море на глубине 44 метра, в координатах, указанных в донесении командиром тральщика Северного флота Т-116 капитан-



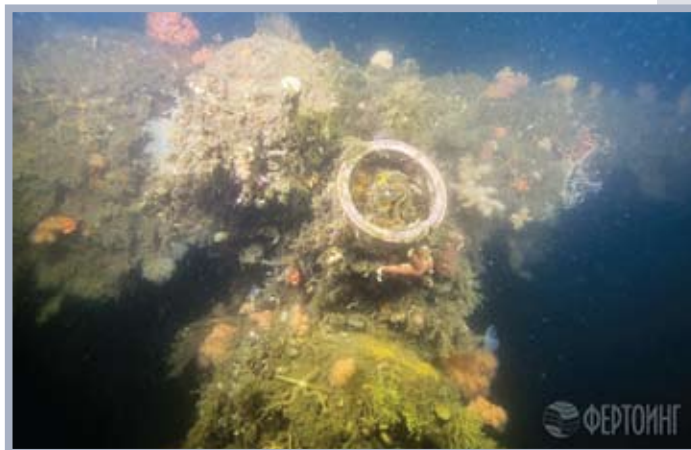
лейтенантом Василием Бабановым. Характерные повреждения на корпусе подводной лодки и воронки от разрывов глубинных бомб на дне возле объекта достоверно подтверждают существующую версию уничтожения подводной лодки в результате атаки советского тральщика. Подводная лодка была обследована с помощью гидролокатора бокового обзора (ГБО) и другой аппаратуры, установленной на экспедиционном судне «Балтика». Точные координаты подводной лодки U-362 будут нанесены на карту и переданы командованию Северного флота ВМФ России.

### Итоги

Участники «Карской экспедиции – 2015» завершили работу на борту многофункционального поискового судна «Балтика» и прибыли в порт Сабетта. Запланированные поисковая и научная программы экспедиции выполнены в полном объеме.

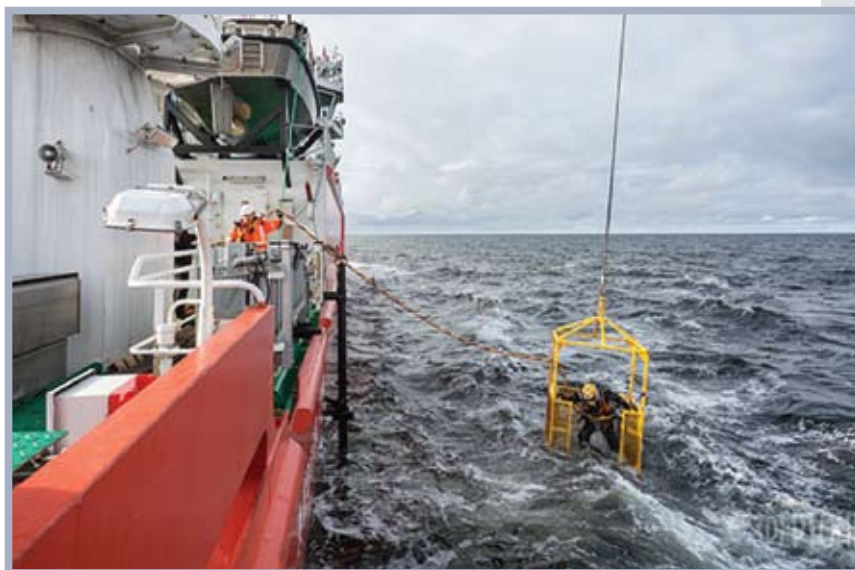
За 22 дня поисковых работ в акватории Карского моря морским инженерам компании «Фертоинг», историкам и краеведам Ямало-Ненецкого автономного округа, принимающим участие в работе экспедиции, удалось собрать обширный научный материал, позволяющий существенно дополнить историю Великой Отечественной войны в Арктике.

Найдены и обследованы корабли и суда трагически погибшего в августе 1944 года советского полярного конвоя БД-5: транспорт «Марина Раскова», тральщики ТЩ-114 и ТЩ-118. Проведено комплексное обследование ледокольного парохода «Александр Сибиряков», погибшего в августе 1942 года в бою с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер». Участники «Карской экспедиции» нашли и осмотрели немецкую подводную лодку U-362, уничтоженную в 1944 году тральщиком Северного флота ТЩ-116. На корпусах транспорта «Марина Раскова» и ледокольного парохода «Александр Сибиряков» водолазами экспедиции закреплены мемориальные таблички в память о погибших моряках. С палуб судов подняты элементы судовых конструкций и оружия, которые будут переданы для реставрации и экспозиции в тематические музеи Ямало-Ненецкого автономного округа и Минобороны России. Уточненные координаты погибших кораблей и судов нанесены на карту и будут переданы в Управление по увековечиванию памяти погибших при защите Отечества Минобороны



России для последующего объявления точек гибели братскими могилами советских моряков. Кроме того, участниками экспедиции впервые проведены водолазные спуски в высоких широтах Карского моря, в том числе в сложных погодных условиях, проведены практические испытания современного глубоководного поискового оборудования компании «Фертоинг». Подобные масштабные подводно-поисковые работы научно-исторической направленности были выполнены в акватории Карского моря впервые. Водолазы экспедиции с борта экспедиционного судна «Балтика» совершили свыше 30 спусков на глубины до 50 метров, подводно-технические работы обеспечивал глубоководный телеуправляемый подводный аппарат.

Участникам поисковой экспедиции предстоит обобщить собранные материалы и провести презентацию итогов экспедиции 2015 года.





## Содержание

Приветствие <b>Юрия Михайлова</b> , председателя Совета организации ветеранов морского и речного флота ..... 3	МОСКВИНА Клавдия Ивановна ..... 76
Приветствие <b>Игоря Левитина</b> , помощника Президента РФ, министр транспорта РФ с марта 2004 г.по май 2012 г..... 5	МОЧАЛОВ Павел Андреевич..... 78
Приветствие <b>Максима Соколова</b> , министра транспорта РФ ..... 6	НОСОВА Галина Борисовна..... 80
Приветствие <b>Александра ДАВЫДЕНКО</b> , руководителя Росморречфлота ..... 7	ОРЛОВА Валентина Алексеевна ..... 81
<b>Водный транспорт в годы Великой Отечественной войны ..... 10</b>	ПАВЛОВ Павел Александрович ..... 82
<b>Речники на защите Москвы ..... 15</b>	ПЕТРОВА Тамара Анатольевна ..... 83
БУХТАРЕВА Нина Ивановна ..... 20	ТЕСЛИНА Нонна Ивановна ..... 84
ВЕТРОВА Капитолина Петровна..... 21	ЦЫМБАЛЮК Василий Максимович ..... 85
ВОЛКОВА Мария Ильинична ..... 22	ЧЕПЕЛЮК Александра Дмитриевна ..... 86
ГОЛОСИНА Клавдия Семеновна ..... 23	ЧИПСАНОВ Василий Дмитриевич ..... 87
ДЫБИНА Евдокия Тимофеевна ..... 24	ШИРОКОВ Святослав Егорович ..... 88
ЗАЙЦЕВ Михаил Захарович..... 25	
ИВАНОВА Таисия Александровна ..... 26	<b>На Южном направлении ..... 90</b>
КЛЕПИЦКАЯ Тамара Степановна..... 27	АЛИСОВ Евгений Алексеевич.....104
КОКАРЕВ Аркадий Александрович ..... 28	АННЕНКОВА Мария Захаровна .....105
КОПЦОВА Любовь Михайловна ..... 29	АРЗЯМОВ Степан Васильевич.....106
КУЗНЕЦОВА Елена Дмитриевна..... 30	БАРСУК Лидия Иосифовна.....107
ЛИСИЕНКО Людмила Анатольевна..... 31	БЕЗДЕНЕЖНЫХ Сергей Никонорович .....108
МАРКОВА Татьяна Андреевна ..... 32	БЕЛОВА Мария Павловна .....109
МЕДВЕДЕВ Владимир Петрович ..... 33	БЕЛОУСОВ Михаил Прокофьевич .....110
НЕВЕЖИНА Нина Константиновна ..... 34	БОКЛАГОВА Мария Васильевна .....111
НЕСТЕРОВИЧ Валентина Александровна ..... 35	БОНДАРЕНКО Полина Ивановна .....112
ОДИНЦОВА Людмила Лавровна ..... 36	БОРИСОВА Нина Ивановна .....113
ПЕРФИЛЬЕВА Анна Ивановна..... 37	БОРИСКИН Борис Федорович.....114
ПОЛЫНИНА Вера Михайловна..... 38	БЫКАДОРОВ Григорий Семенович .....116
ПОРХУНОВА Мария Степановна ..... 39	ВАСИЛЕВСКИЙ Владимир Гаврилович.....117
САМОНИНА Дина Спиридоновна ..... 40	ВАСИЛЬЕВ Иван Николаевич.....118
СЕДОВА Антонина Викторовна ..... 41	ВОЛЧАНСКАЯ Анна Павловна .....119
СМИРНОВА Антонина Николаевна ..... 42	ВЫСТАВКИНА Нина Ивановна .....120
СЫЧЕНИКОВ Орест Александрович ..... 43	ГЕРАСИМОВ Николай Васильевич.....121
ТОКМАЧЕВА Варвара Григорьевна ..... 44	ГОНЧАРОВ Василий Дмитриевич .....122
ШЕЯНОВА Антонина Дмитриевна ..... 45	ГРЕЧКИН Василий Павлович .....123
<b>На Северо-Западном направлении ..... 47</b>	ДЕРГУНОВ Егор Иванович .....124
АГАФАПУДОВ Анатолий Васильевич..... 58	ДОБРОНЕЦ Станислав Федорович .....125
БЕСЕДИН Василий Александрович..... 59	ДОЛГОПОЛОВА Раиса Ивановна .....126
БУРАКОВ Аркадий Иванович..... 60	ДУДАРЕВ Иван Петрович .....127
ВАЙГАЧЕВ Анатолий Зосимович ..... 61	ЕГОРОВА Зинаида Петровна .....128
ВАКУЛА Конкордия Александровна..... 62	ЕВСИКОВА Вера Павловна .....130
ВАФИАДИ Георгий Панайтович ..... 63	ЕЛИЗАРОВ Алексей Андреевич .....131
ВИНОГРАДОВ Альберт Николаевич ..... 64	ЕРШОВ Александр Семенович .....132
ЗИНОВЬЕВА Нина Ивановна ..... 65	ЗАБОЛОТНАЯ Мария Антоновна .....133
ЕРШОВА Надежда Андреевна ..... 66	ЖУРАВЛЕВ Иван Дмитриевич .....134
ИВАНОВ Юрий Андреевич..... 68	ЗАУГОЛЬНОВА Анна Андреевна .....136
ИЩУК Валерий Иванович ..... 69	ЗВОНОВА Юлия Ивановна.....138
КАРПИЛОВСКАЯ Людмила Александровна ..... 70	ЗОБОВ Федор Федорович.....140
КОПЫТОВ Юрий Петрович ..... 71	ЗУБРИЛОВА Валерия Линовна .....142
ЛАУР Альберт Иванович..... 72	ИНКИН Михаил Афанасьевич.....144
ЛЕБЕДЕВ Александр Павлович ..... 73	ИОНОВ Борис Николаевич .....146
МАЦ Михаил Александрович ..... 74	КАРМАЗИНСКИЙ Борис Иванович .....148
МЕХРЕНЬГИН Юрий Федорович ..... 75	КИТАЙКИНА Полина Сергеевна .....150
	ЗАСЯДКИН Алексей Филиппович .....152
	КИССА Наталья Николаевна.....153
	КОВАЛЕВА Надежда Карповна .....154
	КОЗИН Рюрик Михайлович.....155
	КОЛОМИЕЦ Мария Васильевна .....156
	КОЛЫШКИНА Ираида Сергеевна .....157
	КОНОПЛЮК Михаил Артемович .....158
	КОРЯГИН Александр Константинович.....159
	КОРОБКОВА Антонина Николаевна.....160
	КОСИНОВА Ида Васильевна .....162



КРИВОШЕЕВ Андрей Афанасьевич.....	163	БАКУЛИН Иван Васильевич.....	232
КОЧУРА Владимир Кузьмич.....	164	БАЛАХОНОВА Ольга Максимовна.....	233
КРЯЖОВА Екатерина Андреевна.....	166	БАРАНОВ Олег Константинович.....	234
ЛАВРИНЕНКО Елизавета Степановна.....	167	БАЧИНА Галина Романовна.....	235
КУРИЦЫН Вячеслав Григорьевич.....	168	БЕЗРОДНЫХ Михаил Андреевич.....	236
ЛЕБЕДЕВ Александр Илларионович.....	170	БОЯРЧЕНКО Зинаида Андреевна.....	237
ЛИСОГОР Антонина Никитовна.....	171	ВЫСОКИХ Анна Петровна.....	238
ЛОГИНОВА Надежда Сергеевна.....	172	ВЫСОКИХ Любовь Владимировна.....	239
ЛОПАНЦЕВ Александр Федорович.....	173	ВЫХРИСТЮК Анна Степановна.....	240
ЛУНИН Николай Александрович.....	174	ГОЛЫХ Валерий Львович.....	241
ЛЫГИН Алексей Степанович.....	175	ГОРДЕЕВА Нина Григорьевна.....	242
МАКСИМОВА Елизавета Алексеевна.....	176	ДАНИЛОВА Ефросинья Петровна.....	243
МИНИБАЕВ Ахмет Атауллович.....	177	ДОЛГОПОЛОВ Михаил Федорович.....	244
МИНИБАЕВА Рауза Хусеиновна.....	178	ДУБАШИНСКИЙ Василий Васильевич.....	245
МИРОНЕНКО Евдокия Степановна.....	179	ЕРМОЛИНА Нина Александровна.....	246
МИХАЙЛОВ Анатолий Александрович.....	180	ЗОММЕР Валентина Васильевна.....	247
МОИСЕЕВ Леонид Васильевич.....	182	КАЗАКОВ Василий Терентьевич.....	248
МОКРЕНКО Анна Ивановна.....	183	КАРТАШОВ Владимир Петрович.....	249
МОШНИН Афанасий Андреевич.....	184	КИСЛИЦИНА Мария Николаевна.....	250
НАЗАРОВА Людмила Яковлевна.....	185	КОЗУБ Владимир Алексеевич.....	251
НАУГОЛЬНИКОВ Игорь Сергеевич.....	186	ЛИФАНТЬЕВ Иван Андреевич.....	252
ПАНЧЕНКО Раиса Григорьевна.....	187	МАРЬЯСОВА Мария Степановна.....	253
НИЖЕВСКИЙ Евгений Яковлевич.....	188	МЕЛЬНИКОВА Елизавета Ивановна.....	254
ПОЛТАВЦЕВ Николай Николаевич.....	190	НАЗИН Алексей Никифорович.....	255
ПОЛТАВЦЕВА Надежда Ефимовна.....	191	ПЕРШИН Николай Михайлович.....	256
ПОЛЯКОВ Василий Васильевич.....	192	ПЛЮСНИН Борис Григорьевич.....	257
ПОПОВА Мария Григорьевна.....	193	РАДИОНОВА Екатерина Ивановна.....	258
ПУТИНА Антонина Павловна.....	194	РУДЫХ Зоя Васильевна.....	259
ПЧЕЛИНА Антонина Андреевна.....	196	РЫБНИКОВ Модест Фиофанович.....	260
РОГОЖКИН Виктор Павлович.....	197	САФОНОВ Алексей Иванович.....	261
РЯБЫШЕНКОВА Нина Григорьевна.....	198	СЕМЕНЕНКО Виктор Петрович.....	262
САГАЛАЕВ Алексей Михайлович.....	199	СИВОКИНА Марфа Алексеевна.....	264
САФРОНОВА Нина Николаевна.....	200	СЕМАЕВ Борис Иванович.....	266
СИДНЕВ Семен Иванович.....	201	СМОЛЯЧКОВ Василий Иванович.....	267
СИОХИНА Мария Васильевна.....	202	СОРОКИН Николай Романович.....	268
СМЕТАНИНА Зоя Стефановна.....	203	СПАРАН Мария Тихоновна.....	269
СЫРОЕДОВА Лидия Алексеевна.....	204	СУЛТАНБЕКОВ Тауфик Лутфуллович.....	270
ТАРАСЕНКО Валентина Дмитриевна.....	205	СЫСОЕВА Акулина Яковлевна.....	271
ТИТОВА Фаина Васильевна.....	206	ТАРАНОВ Тимофей Иннокентьевич.....	272
УШКАЛОВ Сергей Иванович.....	207	ТАЮРСКИЙ Валентин Яковлевич.....	273
ТОКАРЕВА Клавдия Филипповна.....	208	ТЫШКЕВИЧ Петр Александрович.....	274
УЗИЛЕВСКИЙ Исаак Натанович.....	210	ХАРЦИЗ Иван Пантелеевич.....	276
ФОМЕНКО Андрей Артемович.....	212	ЧЕЧИКОВА Татьяна Павловна.....	277
ХАИРОВА Сарра Хабировна.....	213	ШИЛОВ Анатолий Максимович.....	278
ФРОЛОВ Геннадий Александрович.....	214	ЮВКО Владимир Иванович.....	279
ХАЛЕЕВА Анна Макаровна.....	216	ЯКОВЛЕВ Николай Сергеевич.....	280
ЦЫБЕНКО Иван Дмитриевич.....	217		
ЧАВЫЧАЛОВ Вячеслав Васильевич.....	218	<b>Дальний Восток в борьбе с фашизмом.....</b>	<b>282</b>
ШАПАРЬ Петр Пантелеевич.....	219	КРИЦКИЙ Владимир Федорович.....	285
ШЕВЦОВА Прасковья Кузьминична.....	220	МИРОНЕНКО Дмитрий Васильевич.....	
ШПАК Валентина Николаевна.....	221	и Мария Александровна.....	286
ШПАК Федор Ефимович.....	222	ОСТРИКОВА Валентина Андреевна.....	287
ШТОХА Галина Семеновна.....	223	САВЕЛЬЕВА Нина Андреевна.....	288
ШУВАЛОВА Анна Егоровна.....	224	ШКРЕДОВ Николай Тимофеевич.....	289
ЩЕРБИНА Мария Ефимовна.....	225		
<b>Трудовой фронт.....</b>	<b>227</b>	<b>«Карская экспедиция – 2015».....</b>	<b>290</b>
АЛЕКСАНДРОВ Владимир Степанович.....	230		
АЛЕКСЕЕВСКИЙ Иннокентий Иннокентьевич.....	231		



# Люди нашей отрасли

**70 лет Победы советского народа  
в Великой Отечественной войне  
1945 – 2015**

Книга 4  
Том 2



Ответственный за выпуск –  
помощник руководителя Росморречфлота Анна Мурыгина

Оригинал-макет изготовлен  
в РИЦ «Редакция газеты «Морские вести России»  
при содействии РИЦ «ИД «Магистраль»

Главный редактор – Анатолий Кузнецов  
Ответственный редактор – Галина Белоус  
Компьютерная верстка, цветоделение – Татьяна Юрьевич  
Корректор – Хава Иванюшина

105187, Москва, Окружной проезд, д. 15  
Тел./факс (495) 366-62-55  
Тел. (495) 763-54-20  
E-mail: morvesti@morvesti.ru

Формат 60x90/8. Бумага мелованная.  
Тираж 1000 экз.

