Воспоминания участника Великой Отечественной войны

ПОЖИДАЕВА ТРОФИМА ГЕОРГИЕВИЧА

(июнь 1941 - октябрь 1945г.)

Военно-эксплуатационное Железнодорожное отделение №14 (ВЭО)

25 июня 1941г. я был откомандирован со станции г.Мценска (где работал до начала войны начальником багажно-грузового отдела) в распоряжение военного коменданта станции г.Орла, где занимался организацией прохождения и учёта военных железнодорожных транспортов на фронт. 3 октября 1941г. немецкие войска оккупировали город Орел. Мы (железнодорожники) отошли на станцию Мценск. а в ночь с 9 на 10 октября 1941г. в небольшом товарном эшелоне выехали на станцию Чернь. 10 октября днём немецкие танки с юго-восточной стороны вошли в г.Мценск. 12 октября 1941г. поступило указание всем железнодорожникам Орловского отделения выехать на ст.Тула, а через 5 дней мы были направлены окружным путем через Елец-Косторное-Щигры на ст. Курск, но спустя 8-10 дней поступило распоряжение оставить ст. Курск и ехать на ст. Горький.

Путь до ст.Горький был долгим и трудным, так как навстречу нам шли непрерывным потоком воинские эшелоны. В середине декабря мы прибыли на станцию Горький-товарный и нас распределили по станциям этого узла. Я попал на ст. Рязань, а в конце декабря из Москвы от начальника жел. дорог тов. Огнева поступил приказ о том, чтобы все железнодорожники бывшего Орловского отделения срочно прибыли в Москву в Управление жел. дороги. Здесь работники Управления провели совещание со всеми прибывшими, и было дано указание в срочном порядке прибыть на станцию Скуратово и было сказано: «Пока доберетесь до сг. Скуратово. будет освобожден Мценск», но фронт остановился на линии города Мценска и город находился в немецких руках до июля 1943 г.

До ст. Тула мы добрались поездом, а от Тулы до ст. Лазарево ехали в небольшом товарном составе (из 5 вагонов), а так как перед станцией железнодорожный мост был взорван, то нам пришлось оставить вагоны и перебираться пешком. К нашему счастью на ст. Лазарево остался исправным малый паровозик «кукушка» с двумя товарными вагонами. Мы погрузились в эти вагоны и в ночь с 31 декабря 1941 на 1 января 1942 года прибыли на ст. Паточная г.Павловска Тульской области, но гак как на нашем пути был еще взорванный железнодорожный мост, нам пришлось от ст. Паточная до ст. Скуратово. а это 27 км., идти пешком с остановками на отдых на ст. Самозвановка и Горбачево. Шли по колее железнодорожного полотна по колено в снегу. День был солнечный. но с сильным морозом и все же к концу дня. перед заходом солнца, мы прибыли на ст. Скуратово. Так был встречен новый, военный 1942 год.

На ночлег разместились в неотапливаемом бараке. В таких условиях провели ночь, а наутро нас разместили по частным жилым домам, чудом сохранившимся на ст. Скуратово после отступления немцев... Все железнодорожные сооружения этого крупного железнодорожного узла были взорваны, в том числе и все паровозы.

Вручную нам пришлось приступать к очистке многочисленных железнодорожных путей и тупиков от снега, толщиной до метра при тридцатиградусном морозе, полуголодными, плохо обутыми и одетыми. За 15 дней был восстановлен разрушенный немцами железнодорожный узел, все делалось примитивным путем вручную, к примеру, восстанавливать оставшиеся паровозы на сильном морозе и на ветру. Вручную ведрами подавать воду на паровоз. После восстановления взорванных железнодорожных мостов и путей на ст. Скуратове стали прибывать воинские эшелоны с военной техникой и живой силой и со всем тем, что требовалось для фронта. А через некоторое время были восстановлены главные пути до ст. Чернь, т.е. фронтовой станции, и нас направили па ст. Чернь для ее обслуживания, это было в третьей декаде января. Поезда пошли до ст. Чернь со всем необходимым для фронта. Стали прибывать санитарные поезда для вывоза раненых и обмороженных. Вскоре начались бомбежки ст. Чернь немецкими самолетами и днем и ночью. Это длилось до конца июня 1942 г., то есть после того, когда немецкие самолеты стали производить бомбежки эшелонными налетами даже в дневное время. Мы не успевали восстанавливать, гибло много работников. Разгромив все станционные сооружения и железнодорожные пути, станцию Чернь пришлось оставить, а выгрузку военных эшелонов перенести на ст. Скуратово.

Нас, орловчан, отправили в распоряжение Тульского отделения железной дороги и послали на северный участок восстанавливать станции, а после восстановления участка железной дороги 11леханово-Черепеть - это фронтовой железнодорожный участок, там пришлось продолжительное время работать, т.е. до января 1943 г. После разгрома немецких войск под Сталинградом и освобождения территории Курской области, когда паши войска углубились дугой за станциями Льгов и Курск до железнодорожного узла Готня. нас сняли с участка Плеханово-Черепеть и отправили на ст. Паточная для переформирования и пополнения. Вооружив всех американскими автоматами, нас направили на Курскую дугу, на бывший железнодорожный узел ст. Мормыши (это между ст. Косторная и Ливнами) К этому времени на бывшем железнодорожном узле ничего не осталось, кроме развалин и глубоких бомбовых воронок, в которых при налетах вражеской авиации приходилось укрываться. Жильем служили землянки. а центр управления движением поездов находился в полуразрушенной бане. В такое состояние был превращен врагом весь участок железной дороги от ст. Косторное-Курск до ст. Готня, это 7 км. от украинского областного города Сумы, который еще находился в руках немцев.

А угроза курскому выступу со стороны немецкой армии все более нависала. Перед нашими железнодорожным организациями была поставлена важнейшая задача в кратчайший срок восстановить железнодорожную линию на участке Косторное-Курск и далее, на которую пала великая задача и по которой нужно было в очень большом объеме для трех фронтов (Брянский. Центральный и Воронежский) доставить все необходимое для разгрома врага и победы над ним. Кроме указанных фронтов здесь был резервный Степной фронт. И вот при такой сложности было принято решение государственного Комитета Обороны в кратчайший срок построить новую железную дорогу к фронту от станции Старый Оскол юго-восточной железной дороги протяженностью 80 км. по направлению ст.Прохоровка-Белгород. И эта важная для победы дорога была построена в течение июня месяца 1943 года к моменту гигантского сражения на Курской дуге.

После разгрома вражеских полчищ в Курском сражении и освобождении таких крупных городов как Орел, Белгород и Харьков в августе 1943 г. наше ВЭО 14 было переброшено ближе к фронту под город Сумы на железнодорожный узел станцию Г огня, а фронт продолжал двигаться дальше на запад. Были освобождены город Сумы и другие города и села. В сентябре меня назначили сопровождающим одного из начальников дороги в тыл. Так мне представилась возможность встретиться со своей семьей в селе Клеймёново (где семья проживала во время оккупации) и перевезти семью в г. Мценск и поселить в полуразрушенный домик Любови Павловны Ивановой, где уже жили и другие семьи.

В это время ВЭО-14 получило другое назначение, было снято с обслуживания участка, погружено в два эшелона и теперь находилось в пути на станцию Золочев. Так мне ответили в комендатуре ст. Харьков и сказали: «Поезжайте в сторону Полтавы на ст. Ковячи и ждите. Ваше руководство должно выехать туда». Так и получилось. Ночь я провел недалеко от станции в пустом холодном без стекол в окнах помещении, а утром, к моему удивлению, я встретился со своими начальниками. Мне было дано указание устраиваться на квартиру и ждать наши эшелоны. Устроился на квартиру в селе недалеко от станции и стал помогать хозяевам в уборке урожая. Спустя неделю поехал под Харьков узнать, где наши эшелоны и оказалось, один наш эшелон уже прибыл на станцию Мерефа, в котором была и наша снабженческая служба, и я получил сухой паек за все время одиночного несения службы на ст. Ковячи. Этот паек и заработанное у хозяев пшено упаковал в багаж, и мы с Михаилом Березиковым поехали на ст. Харьков и сдали мой багаж для отправки семье во Мценск. Это была первая помощь семье с начала войны. По прибытии наших эшелонов приступили к работе на новом участке. В это время уже была освобождена Полтава и другие города. Нас снова сняли с участка и перебросили к левобережному городу Золотоноша. А с освобождением г. Киева и правобережья Днепра и восстановлением нами временного железнодорожного моста через Днепр нас снова перебросили в декабре 1943 г. на новый участок правобережья - Белая Церковь-Мироновка. И везде нас бомбили и днем и ночью, иначе и быть не могло, ведь все это были фронтовые участки. Фронт вперед, а вслед за ним и мы переезжаем.

В апреле 1944 г. нас с этого участка фронта сняли и направили ближе к фронту на участок Сарны-Ковель, временно наши эшелоны поставили на станции Немовичи на железнодорожной ветке в лесу и до освобождения Ковеля нас использовали на участке Ровно-Домбровица. а в июле 1944 года нас перебросили на железнодорожный узел с пятью направлениями ст. Ковель. Вскоре мы были направлены на восстановление железнодорожного участка Ковель- Владимир Волынский на границе с Польшей. Этот участок был сильно разрушен партизанами за время немецкой оккупации. В течение августа месяца участок был восстановлен, и пошли наши воинские эшелоны из Румынии на Варшаву. На обслуживании этого участка мы проработали до декабря, а после сдачи участка местным железнодорожникам в течение декабря месяца 1944 года, наше ВЭО-14 вело подготовку к отъезду за границу. Было завезено из Москвы новое военное обмундирование. Проводились курсы переподготовки личного состава, где мне поручили быть начальником курсов. В первых числах января 1945 г. мы выехали за границу по польской территории в направлении городов Жешув, Тарнув, Краков, Котовице. Котовице эго крупный польский угольный бассейн (Селезский). А уже в марте мы пересекли границу Германии в направлении городов Бэутен, Гросс-Стрелец, Оппельн, Бреслау и на этом участке мы проработали до конца сентября 1945 года.

День Победы нас застал на реке Одер в г. Оппельн промышленном городе Германии. После победы наш участок был увеличен до г. Дрезден на р. Эльба, где находился наш небольшой коллектив железнодорожников во главе с начальником станции Дрездена тов. Сусловым Петром Михайловичем.

В июне 1945 года руководство ВЭО-14 поручило мне возглавить команду в составе 8 человек и доставить посылки рабочих и служащих ВЭО-14 (от Орла до Владимира). До сих пор сохранилось удостоверение на мое имя.

В конце сентября 1945 года по приказу командования Северной группой советских войск мы сдали железнодорожные участки польским желенодорожникам.

Перед отъездом на Родину был проведено общее торжественное собрание всего коллектива ВЭО-14. на котором были подведены итоги работы за пройденные фронтовые годы, на котором была дана оценка коллективу ВЭО-14 со стороны командования Северной группы войск, коллектив был награжден Красным знаменем Государственного комитета обороны, которое ныне находится в музее ВОВ 1941-1945 гг. На данном торжественном собрании представитель Северной группы войск генерал-майор вручал правительственные награды большой группе работников ВЭО-14. в том числе и мне был вручен орден «Красной звезды» и медаль «За победу над Германией».

Затем были нелегкие сборы коллектива ВЭО-14 к отъезду на Родину. Отечественных грузовых вагонов было недостаточно для вывоза промышленных трофейных грузов, заводского оборудования и т.п. Военный комендант станции Браккау (это крупный немецкий железнодорожный узел с тремя сменными парками и двумя сортировочными горками, где и находилось руководство ВЭО-14) распорядился - вагоны отечественной колеи для поездки коллектива не занимать, а перепрессовать скаты немецких вагонов на отечественную колею, что и пришлось сделать. Таким образом, мы подготовили вагоны на два эшелона, в которых разместился весь коллектив. Да еще некоторые трофеи погрузили для разоренного сельского хозяйства Орловской области. По прибытии в г. Орел мы передали руководству Орловской области несколько десятков лошадей и почти полсотни голов крупного рогатого скота и сельхозтехнику. На ст. Орел эшелоны были расформированы, а весь коллектив распределен по станциям Московско- Курской железной дороги, а также и Горьковской железной дороги, коллективы которых в ходе войны прибывали в наше ВЭО-14 для пополнения, взамен погибших.

Руководство отделения после расформирования было направлено на станцию Тула, т.к. начальник ВЭО-14 полковник Родионов Иван Михайлович находился на должности начальника Тульского отделения Московско-Курской железной дороги, он Герой Социалистического труда, бывший начальник политотдела Шадский Петр Федорович также работал до войны на ст. Тула.

В день победы 9 мая 1984 года в Туле состоялась встреча однополчан, оставшихся еще в живых. Я ездил на встречу с Сусловым Петром Михайловичем, он ветеран железнодорожного транспорта, много лет работал дежурным на ст. Мценск, как до войны, так и после войны до ухода на пенсию в 1971 году. Во время войны тов. Суслову П.М. пришлось быть начальником ст. Дрезден в Германии (с мая по сентябрь 1945 г.).

На день написания этих воспоминаний 15 марта 1987 года в живых осталось 7 человек из 19 вернувшихся с войны мценских железнодорожников.

О себе. Я. Пожидаев Трофим Георгиевич 1903 года рождения, русский, член КПСС с 1929 года, персональный пенсионер, ветеран труда, ветеран железнодорожного транспорта, на котором проработал без перерыва 40 лет. в том числе и военные годы. В годы войны все время находился на фронтовых участках под постоянной вражеской бомбежкой с самолетов. Был однажды контужен.

Мы были плохо обмундированы, были случаи перерывов с продовольствием, т.к. завоз продуктов осуществлялся непосредственно из Москвы.

Невыносимо трудно пришлось жить моей семье в годы немецкой оккупации, лишенной собственного дома и источников питания. После разгрома немцев под Москвой фронт остановился на линии г. Мценска. Все жители города немцами были эвакуированы. В начале января 1942 г. моя жена с шестью малолетними детьми была эвакуирована немецкими оккупантами из родного дома в Володарский район вместе с другими соседями по улице. Г. Мценск немцы превратили в свою крепость и всех до единого жителей из него выгнали. Семья находилась в эвакуации до момента освобождения г. Мценска 20 июля 1943 года без всяких средств к существованию. Старшим детям пришлось ходить по населенным пунктам, выпрашивая кусок хлеба или картофелину. Основным добытчиком питания был сын Владимир (ему в то время было 10-11 лет). Он каждое утро уходил на поиски питания и возвращался к вечеру со своей торбой. К началу войны старшей дочери было 12 лет, сыну 10 лет, остальным дочерям от 7 лет до 2 месяцев.

В оккупации семья постоянно находилась под страхом того, что они семья коммуниста, а об этом знали жители деревни Клейменово и лично хозяин дома- избушки, в которой жила моя семья. Этот человек угрожал жене: «Вы семья коммуниста и я тебя могу выдать немецким оккупантам только за то, что ты с такой кучей детей не даешь мне со старухой спокойно жить в моей хате». И после того, как жена рассказала старосте деревни об угрозе хозяина хаты, староста пришел в его хату, взял его за грудь и сказал: «Если что случиться с семьей Пожидаевой, то ты будешь уничтожен прежде, чем эта семья».

Условия жизни были очень тяжелые: спали на земляном полу, подложив солому, и на всех было одно одеяло. Вот в такой трагической обстановке находилась моя семья в оккупации. Все сколько-нибудь ценные вещи были обменяны на зерно и картофель. И даже последние сапоги, которые я подарил сыну к его десятилетию, были обменяны на десять килограммов ржи и в придачу были даны лапти, в которых он ходил по селам, выпрашивая подаяния. С наступлением весны и лета питались щавелем, лебедой, грибами, которые собирали на лугах и в лесу. Жили почти без соли, так как ее негде было взять. А на второй год оккупации завели свой огород, высадили картофель и собрали хороший урожай.

В середине сентября 1943 года, когда я находился на ст. Готня Харьковской области, руководство ВЭО-14 направило меня в командировку на станцию Орел в качестве сопровождающего одного из начальников, назначенного на работу на ст.Орел. Это был тов. Куханов Владимир. В это время мне удалось разыскать свою семью и переправить ее в родной город Мценск. 40 км нам пришлось идти пешком. Младшую дочку Свету несли на руках, другой ноши у нас почти не было. Придя во Мценск, я поместил своих родных в полуразрушенный без крыши домик соседки по улице, Ивановой Любови Павловны. В котором, кроме нас, уже жили две семьи.

Наш родной дом, надворные постройки и все что оставалось в доме, было начисто снесено: что сожжено, что растащено. Как мне известно, и сам дом весной 1943 г. был разобран оккупантами и увезен в лес для устройства бункеров- землянок. До разборки немцы в доме проживали, об этом свидетельствуют построенные перед домом мощные блиндажи-укрытия. За полтора года фронтовой город Мценск был превращен в руины, чудом уцелел железнодорожный вокзал, водонапорная башня и церкви, так как построены они были добротно.

Перезимовав в тяжелых условиях, и похоронив младшую дочку Светлану, умершую от тяжелой болезни и отсутствия лекарств, жена с помощью детей приступила к заготовке строительных материалов и строительству очень небольшого жилья. Строили с помощью подростков, учащихся-строителей, под руководством мастера. Тарасова Александра Ивановича. Дети на своих плечах носили бревнышки из леса за три километра, ногами месили глину. Одновременно жена работала па станции в качестве стрелочника, а трое старших детей начали учиться в школе №27.

Несколько расскажу о себе: первые послевоенные годы после возвращения из Германии в октябре 1945 года продолжил работать на ст. Мценск и приступил к заготовке в местных лесах строительного материала для дома. С наступлением весны 1946 года оформил документы и получил государственную ссуду на строительство жилья и приступил к строительству дома, продолжая работать на станции. В 1946 г. меня избрали секретарем партийной организации ст. Мценск, где пришлось на общественных началах проработать 6 лет. К этому времени у меня уже одновременно учились в школе пятеро детей. И вот в это время создались такие трудности в материальном положении, что не хватало средств на хлеб: ведь нужно было своевременно погашать взятую ссуду в сумме 10000 рублей, платить по подписке на гос. займы, а это два-три месячных оклада в год. И все это с одной моей заработной платы.

Чтобы содержать подсобное хозяйство приходилось по ранним утрам вместе со старшими моими детьми подрабатывать на складах, как Мценского райпотребсоюза, так и Тельченского РПС: выгружать вагоны, складировать в штабеля пиломатериалы, другие грузы, приходилось даже выгружать удобрения, соль, кирпич и тому подобные грузы. Все подробности тяжелой послевоенной жизни описать невозможно.

Всех детей, а их к 1952 году было уже восемь человек, удалось вырастить и выучить с помощью нашего социалистического строя, школы, институтов и вывести в люди по-современному. Одна дочь - кандидат физико-математических наук, два сына и четыре дочери имеют высшее образование, и лишь одна старшая дочь из-за тяжелых послевоенных обстоятельств имеет образование 8 классов. Она уже вышла па пенсию. И вот теперь мы остались в доме вдвоем с моей женой Марией Матвеевной. В конце текущего 1987 года исполнится 60 лет совместной жизни. Жена как многодетная мать награждена тремя орденами материнства, а я за свою трудовую и общественную работу награжден орденами «Красной звезды» и «Великой Отечественной войны», медалями: «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За победу над Германией», «Ветеран труда», пятью юбилейными медалями СССР, знаком «Ударник Сталинского призыва», знаком ЦК КПСС «50 лет пребывания в КПСС», почти двумястами почетными грамотами. А главная награда - воспитанные и любящие нас и друг друга дети и внуки»

15 марта 1987 года. Трофим Пожидаев.

О НАШИХ РОДИТЕЛЯХ

18 декабря 1989 года на 82 году жизни умерла наша мама и отец остался один в нашем родительском доме. Он по мере своих сил вел свое хозяйство, так как без какого-нибудь дела он жить не мог, а сестры Нина, Валентина, Людмила, Надежда постоянно его навещали и помогали ему во всем. Навещали его и остальные дети, приезжая из других городов: Ленинграда, Киева, Тольятти. В 1993 году торжественно было отмечено его 90-летие, и все дети съехались в родительский дом па его юбилей. В 1998 году был отмечен еще один юбилей - 95-летие нашего дорогого отца.

В феврале 1999 года отца не стало, ушел из жизни трудолюбивый, честный, удивительный человек. На похоронах были все его дети. Могилы мамы и папы рядом. Они всегда ухожены и на них всегда цветы. Память о наших дорогих родителях сохранится в наших сердцах навсегда.

Дети. Март 2002 года.