

Эшелон топлива идет в Ленинград

Листая подшивку нашей газеты за 1946 год, я наткнулся на сообщение о том, что коллективу Печорской (теперь Северной) железной дороги по итогам работы за второй квартал присуждено переходящее Красное знамя Ленгорсовета и Ленинградского комитета ВКП(б). В заметке говорится, что это знамя присуждено железнодорожникам за образцовое выполнение задания по перевозке угля городу, залечивавшему раны блокады.

Как зародилось это соревнование? Кто из железнодорожников был у его истоков?

Поиски привели к **Степану Павловичу Ошуркову**, бывшему машинисту локомотивного депо Котлас, кавалеру ордена Трудового Красного Знамени. И вот он у нас в редакции рассказывает о помощи котласских железнодорожников ленинградцам.

27 января 1944 года торжественный артиллерийский салют в Ленинграде возвестил всему миру о том, что вражеская блокада города ликвидирована. Но остались ее последствия. По-прежнему не хватало топлива, чтобы вдохнуть жизнь в этот перенесший все ужасы войны город. И железнодорожники Печорской магистрали развернули соревнование за экономию угля, чтобы сбереженное топливо отправить ленинградцам. Каждая локомотивная бригада стремилась тогда внести весомый вклад в эшелон топлива для многострадального города. И вот этот эшелон должен был отправиться по назначению.

Вызвали нас к начальнику дороги товарищу Малькевичу: меня, как победителя в соревновании за экономию топлива, теплотехника Тестова и еще двух товарищей. Начальник дороги поставил перед нами задачу: сопроводить эшелон до Ленинграда. Поведут его бригады машинистов локомотивов отделений дороги, отличившиеся в экономии топлива. На-

ша роль заключалась в том, чтобы держать связь с диспетчером, работниками станций и принять все меры для скоростного продвижения состава.

Погромыхая на стрелках, поезд набрал скорость и устремился к Ленинграду. Все железнодорожники знали, что этот поезд — особый. Поэтому до Вологды ему давали «зеленую улицу». Его скоростному продвижению способствовали локомотивные бригады, которые менялись в каждом деле. Лучшим из лучших поручали это дело.

Вести состав было нелегко. Дело в том, что Печорская дорога была сдана в эксплуатацию всего два года назад. Была однопутка, пути станций имели недостаточное развитие. Оглядываясь на 30 с лишним лет назад, я невольно думаю о том, как много усилий стоил этот поезд всем железнодорожникам.

До Вологды поезд шел по графику. А там.... Чем ближе к Тихвину, тем больше мы видели разрушений!



поврежденные станции, пути, под откосами вагоны. Словом, следы войны.

Работник станции в Тихвине предупредил нас, что накануне была сильная бомбежка станции Волховстрой. Решили подождать, пока оттуда вернется посланная на восстановление пути так называемая балластная вертушка.

Наконец, вертушка прибыла. Но в каком виде! Платформы все были изрешечен-

ны осколками. Двое из поезда бригады тяжело ранены.

Что делать? Связались с Волховстроем. Оттуда сообщили, что пути все восстановлены, можно ехать, соблюдая, конечно, осторожность.

Поезд уже на перегоне Тихвин — Волховстрой. Пока тихо. Только воронки от бомб по сторонам. Внимательно, до боли в глазах, всматриваемся в небо. Неожиданно из облаков вынырнул один «Юнкер», за ним второй, третий... Не знаю, что нас спасло. Наверно, мастерство машинистов. Поезд, то останавливаясь, то убыстряя ход, шел вперед, несмотря на бомбежку. По случайной случайности ни одна бомба не попала в него. Проскочили.

В Ленинграде встречали наш эшелон. На станцию пришли делегации промышленных предприятий, горкома партии и горисполкома, управления дороги. Все они тепло приветствовали нас, преподносили подарки, говорили о большой дружбе народов СССР, которая помогла им перенести блокаду, выдержать испытания и впоследствии отогнать врага.

Неделю мы гостили в этом замечательном городе. Видели, как ленинградцы залечивают раны блокады, как восстанавливают разрушенные войной предприятия. Каждый из нас понимал, сколько жителям города пришлось перенести, какой дорогой подарок сделали железнодорожники Севера ленинградцам.

А потом с чувством исполненного долга мы возвратились домой. Доложили начальнику дороги о выполнении задания. Получили от него благодарность и премию.

Долго потом работал Степан Павлович Ошурков в депо Котлас. Водил пассажирские и грузовые поезда. Был на хорошем счету: не зря награжден орденом Трудового Красного Знамени, Сейчас он на заслуженном отдыхе.

Записал беседу **П. АФАНАСЬЕВ**,

На снимке: **С. П. ОШУРКОВ**.

Фото Н. Миняева.