

Стезёй война-защитника, стежёй руководителя

Валентина ШЕПТЯКОВА
(ПОДПРУГИНА), Николай ШЕПТЯКОВ

Осознание масштаба личности и качеств родителей приходит с годами. Наступает момент, стараешься понять и осмыслить не только родственное, но общественное их место. Часто не хватает документов. Однако мы смогли найти в Кировском железнодорожном архиве автобиографию папы и тестя, Николая Васильевича Подпругина. Она нам на многое открыла глаза.

В Удимском сельсовете была деревушка Пускино. Здесь и родился 16 мая 1922 года Коля Подпругин – в семье крестьянина-середняка Василия Федоровича (плотничал в Котласской дистанции пути) и Марии Васильевны, домохозяйки.

Николай окончил в 1939 году железнодорожную школу (ныне № 76), сразу поступил в АЛТИ, но уже в октябре 40-го его призвали в армию. Растянулась служба-война до ноября 1945 года. Папа прошел много должностей: курсант полковой школы, командир отделения, помощник командира взвода, старшина, механик-водитель танка Т-34 и старший моторист-регулировщик танковой роты. Звания – рядовой, сержант и старший сержант, старшина. Воевал в составе I Украинского фронта, в основном войну прошел механиком-водителем боевой машины, ставшей символом нашей Победы. Можно представить, сколько боевых эпизодов было! Он скупо рассказывал об этом. Знаем, горел в танке, был контужен.

После освобождения страны вел грозную технику северянину по фронтовым дорогам Польши, Германии, Румынии, Венгрии, Чехословакии. Получил за ратные подвиги два ордена Красной Звезды, орден Отечественной войны. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За взятие Праги», «За победу над Германией».

Вернувшись, долго был в плену послевоенных обстоятельств. Три года (1945–1948) работал в службе пути Печорской железной дороги – инженером отдела механизации. Но перевели инструктором политотдела дороги. В марте 1947 года стал он коммунистом. Попа под второй военной призыв!

В 1951 году снова надел военную форму: заместитель командира роты по политчасти, секретарь партбюро 267-го танково-самоходного полка



Николай Подпругин при боевых наградах.

и старший инструктор политотдела 77-й гвардейской стрелковой дивизии Беломорского военного округа (Исакогорка).

В 52-м даже окончил экстерном Ульяновское танковое училище. Дослужился до звания капитана. Но в 56-м все начал с нуля: в Котласе стал заведующим производственно-массовым отделом дорпрофсожа, вскоре был избран секретарем узлового парткома станции Котлас-Южный. После на полтора года Николай Васильевич ушел начальником штаба противоздуш-ной обороны станции Котлас-Южный. Затем два года работал строительным мастером Котласской дистанции пути. Здесь окончательно и перестроился на созидательный путь: кончилась стезя война-защитника, началась стезя руководителя.

Опытного организатора заметили, в 1962 году перевели главным инженером Сольвычегодской дистанции гражданских сооружений. Через четыре с половиной года он уже стал заместителем начальника дистанции, а с мая 67-го – начальником дистанции.

Нелегко хлеб руководителя. Даже в быту телефон не умолкал ни днем ни ночью. Причем партийные органы не забывали о выговорах, такая практика была. Николай Васильевич меж тем состоял членом горкома партии,

избирался депутатом. Вел коллектив, как флагманский корабль – уверенно и мощно.

Коллектив в его бытность – сплоченный и передовой. В соревновании по отделению, дороге и по сети дорог не раз отличался. Был и звездный час дистанции и его начальника. В 1970 году ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совмин СССР и ВЦСПС в соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина наградили Ленинской юбилейной почетной грамотой и Сольвычегодскую дистанцию гражданских сооружений!

Поздравления прислали министр Бещев и председатель ЦК профсоюза Ковалев. На предприятии прошли митинги. Вскоре работники собрались в Вычегодском ДК. Здесь под гром аплодисментов депутат ВС РСФСР Н. П. Кудрявцев вручил награду Н. В. Подпругину. Принимая ее, Николай Васильевич сказал: «Коллектив два года подряд занимает первое место среди всех дистанций и удерживает переходящее Красное Знамя управления и дорпрофсожа Северной железной дороги, а по итогам работы за четвертый квартал прошлого года нам вручено переходящее Красное Знамя МПС и ЦК профсоюза...»

Жизнь, увы, не прямолинейна, непредсказуема. Наверное, начальство вало бы Николай Васильевич до пенсии, получил бы звание почетного железнодорожника...

Женился в 46-м на Александре Васильевне Губкиной. Шура немало (в войну и после) работала на железной дороге. Более десяти лет трудилась бухгалтером горисполкома. В 1971 году умерла. Мужчинам нужны тылы. Николай Васильевич женился второй раз, Галина Петровна, кировчанка, уговорила его переехать в Киров.

Н. В. Подпругина взяли на аналогичную должность на Кировском отделении, начальником дистанции гражданских сооружений. Трудился с самоотдачей, новый коллектив принял его. Но сказались тяжелые годы войны и напряженная руководящая работа – 17 апреля 1975 года умер...

Многие из нашей семьи работали и работают на железной дороге. И главный корень у семейного дерева – Николай Васильевич, человек незаурядный, целеустремленный и мужественный, настоящий воин-защитник и освободитель, прекрасный руководитель советской закалки.