

Мемориальная доска на школе № 15,
ул. Цеховая, 8а, где в годы войны
размещался эвакогоспиталь

Выдающимся культурным наследием эпохи перед войной явилось целое созвездие пусть типовых, но глубоко и тщательно продуманных школьных зданий в четыре этажа, оборудованных широкими лестницами внутри, паровым котельным (автономным) отоплением, целой системой канализации и водоснабжения, электрошкафами и несгораемыми перекрытиями.

Эти здания Советского района, в которых тогда размещались средние школы № 58



по ул. Орджоникидзе, 36, корп. 3, ныне – корпус института культуры; № 15 по ул. Цеховая, 8А, и ряд других в других районах города, в годы войны превратились в эвакогоспитали.

Построенные из долговечных материалов, на крепких фундаментах, эти здания позволили сберечь тысячи раненых солдат нашей Красной армии, а затем еще более восьмидесяти лет служат безотказно делу просвещения и знаний.



Мемориальные доски на средней школе № 58
ул. Орджоникидзе, 36, корп. 3, ныне – корпус
института культуры, где в годы войны
размещался эвакогоспиталь





В этом доме с 1950 по 1989 г. жила народная артистка РСФСР, лауреат Государственной премии СССР Анастасия Спиридоновна Лескова (1903–1990)

В здании жилого дома вдоль ул. Воровского, дом 1 (пристрой к Народному дому) с 1950 по 1989 г. жила народная артистка РСФСР, лауреат Государственной премии СССР **АНАСТАСИЯ СПИРИДОНОВНА ЛЕСКОВА** (1903–1990).

Слава и известность этой женщины далеко за пределами города: родившись в Троицке, она в 1914–1921 гг. училась там в женской гимназии, занимаясь одновременно в театральной студии. В 1921 г. ее пригласили в местный драмтеатр на ведущие роли. За десять лет она в антрепризе объездила почти всю Россию, Украину и Белоруссию и с 1932 года жила и работала в Челябинске.

На сцене Лескова провела 42 года, из них в нашем городе 28, сыграв более 200 ролей, в том числе 60 – у нас на сцене Народного дома. Став в 1945 г. заслуженной артисткой за роль Маши в «Трех сестрах», она стала первой народной



Аннотационная доска
«Жилой дом для артистов
с колонным портиком» 1939–1940 гг.



А. Чехов. «Вишневый сад». 1956 г.
Раневская – А. Лескова, н. а. РСФСР

артисткой на Южном Урале в 1952 году за роль Любви Яровой в одноименном спектакле.

Ее трактовка мягких, обаятельных, страдающих и совестливых женщин снискала ей устойчивую славу среди горожан, целые поколения она пленяла своей глубокой искренностью, воспитав не одну тысячу уральских патриотов, в чем-то приближаясь к пленительному таланту великой Тарасовой, сыгравшей на сцене и в кино Анну Каренину и «Без вины виноватые».



А. Чехов. «Три сестры». 1944 г.
Маша – А. Лескова, н. а. РСФСР

Л. Толстой, «Анна Каренина».
А. Лескова. н. а. РСФСР

ЧАСТЬ IV

1937
2017
СОВЕТСКИЙ
РАЙОН



ПАМЯТЬ О СМЕРТНОМ БОЕ



ПАМЯТЬ О СМЕРТНОМ БОЕ

ЧАСТЬ IV

*«Вставай, страна огромная,
Вставай на смертный бой...»*

ВЕЛИКАЯ
ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА
И ТОРЖЕСТВО ПОБЕДЫ –
ПОВОРОТНАЯ ТОЧКА
ДВАДЦАТОГО ВЕКА.
МЫ ОСМЫСЛИВАЕМ
ЭТО СОБЫТИЕ
ГЛУБЖЕ С КАЖДЫМ
ПОКОЛЕНИЕМ УРАЛЬЦЕВ.

Глава 1. ПРЕОБРАЖЕНИЕ ТЫЛА

Сначала одно историческое обобщение XX века: Россия проиграла Первую мировую из-за слабости тыла, но она выиграла Вторую мировую благодаря мощному тылу.

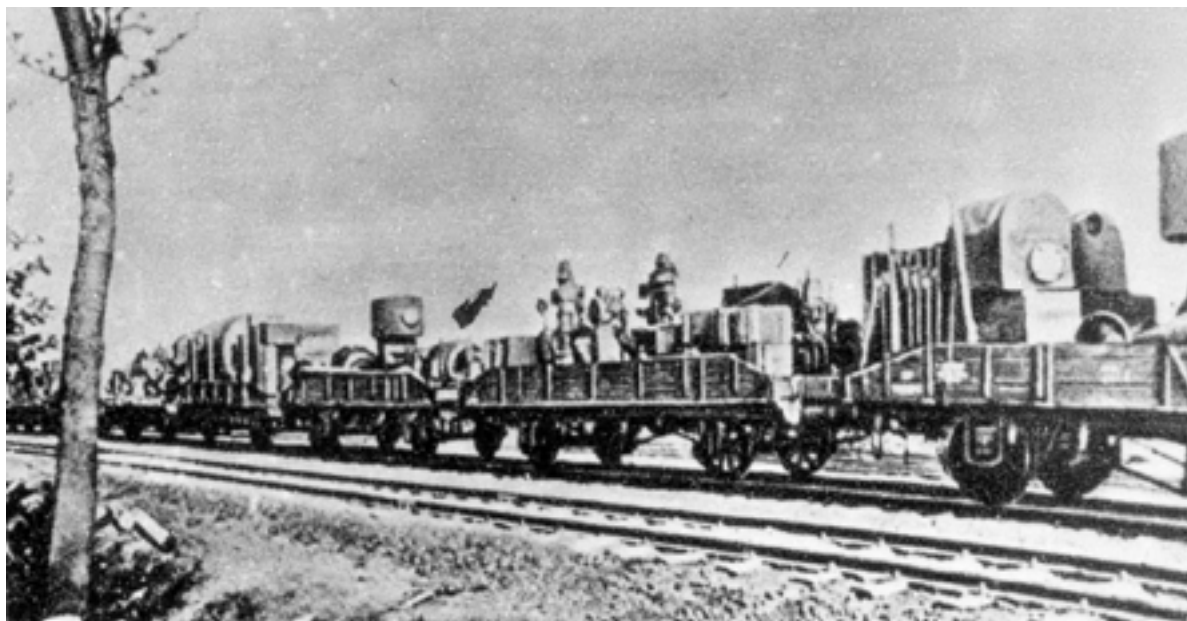
Я бы сказал, сверхмощному тылу.

Для осознания этой истины историкам, да и самим жителям державы потребовались десятки лет, тем более что тайны тыла (Его Величества Тыла, я бы сказал) долго скрываются в архивах, а их технический анализ затруднен требованием знания инженерии, экономики, логистики и прочих специализированных дисциплин. Психология восприятия подлинных подвигов на передовой, смертельной опасностью окрашенной, коренным образом отличается от понимания кропотливой, се-

кретной, мучительной обстановки тыловой сознательной работы.

Битва умов, безусловно, имеет место перед сражением на передовой. Карта и замысел, разведданные и честолюбие, риск и осторожность – вот что воплощается на поле сражения, что соединяет миллионы в едином порыве и сокрушает врага-агрессора.

Но уже начало XX века сделало современную войну «войной моторов», битвой ресурсов, преобразенных инженерным (и научным) трудом, требующим знаний и воли, открытий и воплощений их со скоростью, недоступной мирному времени. Нападение Германии на СССР для мыслящих людей было роковым.



Владимир Иванович Вернадский (1895–1945 гг.) – геолог-академик, знаток ресурсов всей планеты, записывал в свой дневник в те дни:

«Боровое. 30 июля 1941 года. Среда.

Мы знаем об окружающем только по сфальсифицированным данным Совинформбюро. Надо вносить поправку из гущи жизни и опыта, а это – больше 60 лет. Ноосфера, в которой мы живем, является основным результатом моего понимания окружающего.

Если правительство не сделает грубой ошибки – гибель гитлеризма неизбежна.

Основные линии верны. Создание сознательной могущественной военной силы, независимой от извне в своем вооружении – правильная линия, взята Сталиным. Настроение это создает здоровое. Принципы большевизма – здоровые. Трутни и полиция – язвы, которые вызывают гниение, но здоровые силы преобладают. Страна при миллионах рабов (лагеря и высылки НКВД) выдержит эту язву, так как моральное окружение противника – еще хуже».

В первые часы и дни войны принимаются судьбоносные для тыла решения об эвакуации основных узловых предприятий: 2 июля 1941 года ГКО постановляет вывезти броневой стан из Мариуполя, хотя линия фронта находилась еще в сотнях километров. На следующий день утвержден план выпуска артиллерийского и стрелкового оружия с перемещением на восток 26 военных заводов из Ленинграда (Кировский завод тяжелых танков и др.), Москвы и Тулы. Сорок процентов предприятий эвакуировано. 15 октября 1941 г. решено в суточный срок эвакуировать из Москвы в Челябинск Народный комиссариат боеприпасов, во главе которого



Пр. Ленина, 46, здание универмага «Детский мир»

поставлен Борис Львович Ванников, арестованный в начале июня, а затем освобожденный в июле личным распоряжением Сталина, возглавив Первое Главное управление и его научный совет.

Наркомат боеприпасов разместился в полукруглом здании на площади Революции (памятная доска с 2016 г.).

В областном центре разместился и наркомат танковой промышленности – в здании универмага «Детский мир» (табличка повешена тоже в 2016 г.). Как мы писали выше – наркомат строительства находился в здании нынешнего управления РАО ЖД (Южно-Уральской железной дороги).

Во главе наркоматов стояли выпускники ведущих высших технических вузов страны,





Мемориальная доска
в память Н.С. Патоличева

выходцы из низших и средних слоев России – Вячеслав Малышев, железнодорожник, знаток двигателей и аналитик; Борис Ванников – артиллерист и механик; Семен Гинзбург – участник Гражданской войны, строитель оборонных объектов.

Все они закончили МВТУ им. Баумана в конце 20 – начале 30-х годов, имели опыт организаторской деятельности громадного системного масштаба. Ничто не только мелкое, узкокорыстное, но даже оправданное болезнью, усталостью не существовало для них. Беспредельная преданность делу, концентрация воли и знания всех деталей инженерного процесса, требовательность прежде всего к себе, а потом к подчиненным – вот что было характерной чертой этих железных наркомов, ставших в годы войны подлинными «маршалами тыла» (хотя таких званий нет и не было в номенклатуре армии. – К. Ш.). Все они прошли школу Серго Орджоникидзе – умение принимать исключительно важные решения в условиях короткого времени с продумыванием последствий и неизбежных рисков, беря ответственность на себя.

А масштаб размаха эвакуации требовал почти невозможного: переместить сотни заводов в кратчайший срок и запустить их в новых районах на большую мощность. Из 667 попавших на Урал заводов 260 прибыли в Челябинскую область. Но (характерная черта тактики осмысленной эвакуации) все коллективы с профессионалами, имевшими бронь от призыва в армию, оставались сплоченными при перемещении, с сохранением сложившихся человеческих и служебных связей, взаимной поддержкой и пониманием, что и позволило им сразу включаться в дело.

Железнодорожники тогда стали мотором, средством осуществления этой гигантской работы. «На тысячи километров с запада на восток они перекинули горы оборудования,

материалов, зерна и миллионы спасавшихся от фашистских варваров людей. Страна не забудет проделанную ими работу».

Так писал М.И. Калинин, приводя факты: из прифронтовой полосы было вывезено 1,5 млн. вагонов, или 30 тысяч поездов с оборудованием и людьми.

Начальником Южно-Уральской железной дороги (после чехарды смены руководства) с сентября 1940 года по июнь 1948 года был Леонид Петрович Малькевич, а наркомом путей сообщения в 1941–43 годах был генерал армии, начальник тыла А.В. Хрулев, совмещая две важнейшие функции координации ведомств. Важную связующую роль играли и региональные партийные лидеры – в частности первый секретарь Челябинского обкома Николай Семенович Патоличев (1908–1989) – химик-технолог по образованию, организатор и инициатор нового по призванию. Впоследствии – видный дипломат.

Он писал: «В мирное время, занимаясь работой железнодорожного транспорта, до анализа положения поездов мы не доходили. А вот в войну...

Так что же это такое – «поездное положение»? Сколько поездов приняли с Омской дороги? Сколько сдали на Куйбышевскую?

Это значит сколько поездов ушло за сутки к фронту с вооружением и боеприпасами. Это прежде всего. Потом, где заторы и почему? С какой скоростью проходят поезда? У нас – прямая связь с начальником дороги, начальниками служб, отделений депо.

Южно-Уральская дорога была, по сути, железнодорожным цехом Челябинской области.

Формула войны до предела проста: ухудшил работу завод – боевой техники меньше поступает фронту. Ухудшил работу крупный метал-



Николай Семенович Патоличев



Борис Львович Ванников



Вячеслав Александрович Малышев

лургический завод – десятки и сотни военных заводов сокращают производство, у Красной армии меньше многих видов боевой техники.

А если ухудшил работу железнодорожный транспорт? На фронт всего идет меньше...

Вот что такое «поездное положение».

Если наркомы и партийные лидеры были «полководцами-мыслителями», определяя узловые агрегаты или заводы ударного «кулака» обороны (например, броневой стан из Магнитки решал проблему танковой отрасли, а кузнечный мощный пресс – оснастку дизель-моторов), то железнодорожные машинисты были тоже

«полководцами» боевой мощи державы. Их мастерство, отвага и постоянный риск были залогом победы, необходимым, хотя и не достаточным условием перелома фронтовой обстановки.

Недаром Государственный Комитет Оборона 18 мая 1942 года принял постановление о переводе из действующей армии всех железнодорожников к прежнему месту работы. Поистине труд паровозников (а ни дизель-тепловозов, ни электровозов тогда в стране еще не было в массовом исполнении, хотя нарком Малышев защищал в МВТУ в 1934 году диплом по опыту эксплуатации дизельного локомотива). Однако дизели тогда ставились на подводные лодки, морские корабли, на танки и самоходки, а па-

ровозники обходились машинами эпохи Гражданской войны, улучшенными лишь по мощности, но требующими угля, массы воды и физически исполинского труда.

Вспоминает машинист И.Ф. Богатенков: «Когда меня призвали в армию, я был на курсах среднего комсостава. Приезжает проверяющий и спрашивает: «Ты кто по специальности?» Отвечаю: «Паровозник».

Удивляется: «Что ты в армии делаешь? Ты нужен в тылу, на поезде». Вручили мне броню, и вечером я уехал в Челябинск, в свое депо. Тут же дали мне паровоз – и в поездку. Бывало, по четыре поездки подряд приходилось



Героям ЮУЖД – памятный комплекс в музее железнодорожной техники возле вокзала ст. Челябинск

делать. Идешь по парку и думаешь: «Сейчас поважусь и буду спать, пока не выплусь». А навстречу инструктор: «Иван, ездить некому. Напрягись, дорогой». И снова на паровоз.

Правда, за тяжеловес одним паровозом платили двойной заработок, если состав был равен пяти тысячам тонн груза – за такую поездку давали 300 грамм хлеба, 100 грамм колбасы и 20 грамм сахара».

Труд паровозной бригады был наполнен непрерывной внимательностью и осторожностью. Машинист говорил помощнику: «Не рвись вперед машины. Следи за продушниками. Дело нехитрое – угля набросать про запас. А ты воздуху дорожку оставляй. Да не больно широкую, тогда продует, просквозит, а пару нет. Но и кучами не насыпай. Уголь бросай втрапску, размажь его, как масло на сковороде раньше размазывали. Пусть горит, да не выгорает. Потеряем пар, сразу на подъеме засопим. И боковой огонь не распускай, он горит сам по себе, а не для дела. На подъеме не прохладжайся, а под уклон съезжай без ухарства, понял, браток».

Сотни манипуляций должен был освоить машинист и его помощники, лично отвечая за каждую неисправность и каприз машины. В Челябинском депо хорошо помнили подвиг Иосифа Белинского: когда паровоз уже стоял под парами, готовясь идти в рейс, машинист обнаружил, что арка в топке грозит развалиться. По правилам надо тушить топку и ставить на ремонт.

Но Белинский принимает решение: поставить паровоз на экипировку под угольной эстакадой и одновременно исправить арку. Он залезал в топку попеременно с помощником Ануфриевым и кочегаром Шауниным, спустив немного пар и засыпав топку свежим углем, чтобы не сжечь ноги.





На всю страну известен стал Петр Агафонов – руководитель колонны имени Госкомитета обороны. Каждый из паровозов его колонны – боевой агрегат, а каждая бригада – воинское подразделение с абсолютной дисциплиной, работают на хозрасчете и все члены владеют мастерством ремонта. Промывка котла, очистка от накипи, ремонт экипажной части, выкатывание колесных пар, обточка бандажей – все освоено ими отлично и не может оказаться внезапностью во время пути.

Колонна довела время оборота паровозов по своему маршруту до одних суток (с трех нормативных) и за три года провела более

двух тысяч тяжеловозных составов, перевезя сверх нормы более полутора млн. тонн военных и гражданских грузов, сэконоив 5 тысяч тонн угля – для всего зимнего сезона такого города, как Копейск.

Все осенние месяцы 1941 года шли и шли десятки тысяч составов с людьми, станками, заделом готовых деталей и заготовок, технической документацией. Они двигались в невиданной тесноте через станции и полустанки Поволжья, Предуралья, пропуская воинские эшелоны, скапливаясь у немногих волжских мостов.

«Плечо» Южно-Уральской дороги от Златоуста до Челябинска – сплошная цепь эшелонов. Добирались до цели теплушки с темными полосами от дыма печей-буржеек, простроченные очередями вражеских самолетов. Несмазанные буксы готовы вот-вот загореться. Но прибывали в них не беженцы. Они не походили на толпы испуганных, трясущихся, потерянных людей.

Рабочие Запорожья, Ворошиловграда (Луганска), Одессы, Ленинграда, Ростова, вывозя турбины и станки, котлы и кузнечные молоты, уже нанесли врагу первое поражение, сорвав бредовые планы «блицкрига» – молниеносной войны, быстрого поражения Советской страны.

Вторым ударом по врагу будет скорейший выпуск танков, снарядов, пушек и гвардейских минометов на новом месте. Без всяких перерывов и пауз! Сжать время до предела, соединить быстрее эти сотни заводов, уральских и прибывших, в единый арсенал для выпуска оружия мести, оружия расплаты для незваных супостатов.

Памятник на территории вагонного депо Челябинск-Сортировочный. Нормальный товарный вагон – двухосный крытый. Разработан





Памятник у входа в вагонное депо

в 1875 году в Ковровских мастерских Московско-Нижегородской железной дороги. Массовый выпуск вагонов данного типа с учетом модернизации осуществлялся до 1931 года. Именно в них до конца войны перевозилась основная масса грузов. Конструкция вагона предусматривала возможности быстрого переоборудования для массовой перевозки людей в случае крайней необходимости, то есть прежде всего для перевозки войск. Такие переоборудованные вагоны-«теплушки» вмещали до 40 человек или 8 лошадей.



Памятник на территории вагонного депо Челябинск-Сортировочный



Глава 2. ТРУДОВЫЕ БУДНИ ТЫЛА

Первые эшелоны с эвакуированными людьми прибыли на ст. Челябинск в конце июня 1941 года, то есть через неделю от начала войны. Всего в области, по данным на 1 января 1943 г., проживало около 360 тыс. эвакуированных (женщин – 44,4%, детей – 38,1%).

Из Ленинграда было вывезено всего более 860 тыс. чел., а в Челябинске и области их насчитывалось около 50 тыс. (образовавших «блокадное братство» до наших дней).

Из этих данных явствует, что трудоспособных мужчин, прибывших в наш край, было не более 5 процентов. Приходилось пополнять трудовые резервы за счет студентов, домохозяек, служащих. На июль 1943 года с учетом прибывших работников промпредприятий (около 70 тыс.) доля эвакуированных достигала трети численности персонала. (Энциклопедия Челябинской области, т. 7, с. 462).

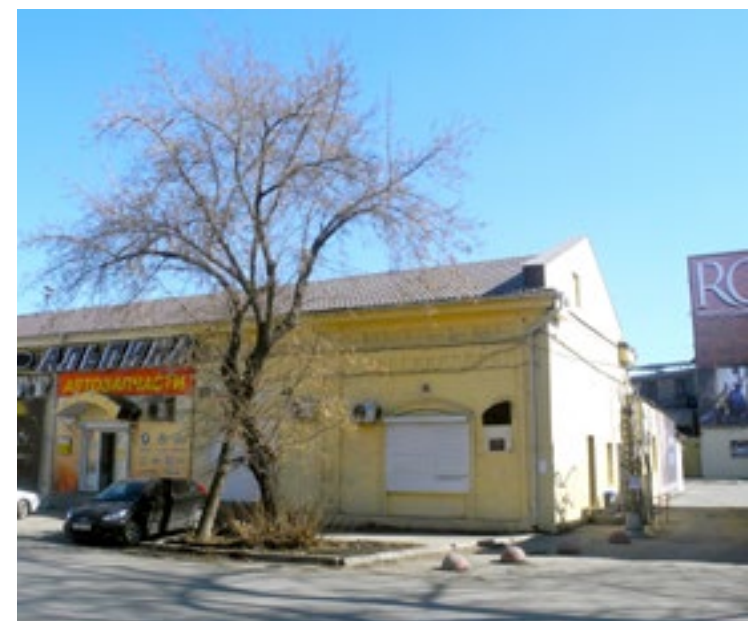
Как пишут историки, «для фашистской Германии с ее промышленностью, работавшей в благоприятных условиях, оказался непосильным уже в 1941 году сам темп экономического соревнования в производстве военной техники. Гудериан осенью 1941 года записал в свой дневник: «Предложение офицеров-фронтовиков выпускать точно такие танки, как Т-34, не встретило у конструкторов никакой поддержки. Их смущало не отвращение к подражанию, а невозможность выпуска с требуемой быстротой важнейших деталей Т-34. Кроме того, наша легированная сталь, качество которой снижалось отсутствием необходимого сырья, также уступала легированной стали русских».

Завод им. Колющенко изначально работал с изготовлением изделий из хорошей легированной стали. Делал плуги, сенокосилки, имел литейное точное производство. Мог быстро перейти на выпуск продукции военного назначения.

Решением ГКО от 9 августа 1941 года колющенцам вместе с эвакуированным из Москвы заводом «Компрессор» было поручено освоение производства легендарной «катюши» – секретного реактивного миномета БМ-13. Она состояла из металлических направляющих (именовавшихся спарками), фермы и поворотной рамы. Спарка устанавливалась на автомобили, а также на тракторы и самолеты. Снаряды, получившие название «ровсы» (РС-132), при взрывании пороха в них вырывались со скоростью от 70 до 350 м/сек. Дальность полета – до 8 км. Установка была маневренна, била по площадям, истребляя все живое и сжигая все горючее. Она наводила ужас на противника, который безуспешно пытался узнать секрет ее действия.

Целая цепь предприятий производила комплектующие: Челябинский завод металлоконструкций, Станкомаш, Усть-Катавский вагоностроительный. Монтаж установки производился в гараже на углу ул. Труда и Елькина.

На завод пришли 443 подростка и более 800 женщин, в основном домохозяек. Из-за нехватки рабочих был введен 12-часовой рабочий день, а ИТР жили на казарменном положении. С Украины прибыло пополнение – работники завода им. Петровского из Херсона



Место сборки гвардейских минометов на ул. Елькина



и завода им. Фрунзе из Сум. Дежурные встречали эвакуированных и развозили по квартирам. Иногда, при наплыве, селили в палатки возле эвакуопункта. Заводчане относились к прибывшим с сочувствием. Делились утварью, мебелью, обувью, одеждой, ибо приезжие не были готовы к суровому климату Урала.

Потом люди из палаток переводились в бараки, а углем их обеспечивал завод. Спасением Челябинска была близость копейских и коркиных шахт, где работали тысячи трудармейцев всех национальностей. Жили в тесноте, но все понимали, что в тяжелые времена большего сделать невозможно. «Мы сажали и выращивали картофель – тем и выжили», – вспоминала М. М. Юрченко.

Смекалка была нужна везде – и в быту, и на производстве. Устроили на заводе сапожную мастерскую – у рабочих появились сапоги и ботинки для работы в горячих цехах. Научились варить мыло. Перерабатывали опилки для питания. Создали бригаду для ловли рыбы в реке и ближайших озерах.

Трудно давались секреты точного производства. Сварщик Ефрем Трофимович Рябенкий вспоминал: «Варим спарки, а металлоконструкцию ведет, точности нет. Миллиметр – неточность, а контролер не принимает».

После долгих опытов и консультаций рабочая группа мастера Петра Алексея в составе электросварщиков Дубинского и Павлова, заготовщика Алексея, сборщиков Норкина

и Крохина, прибывших с завода «Компрессор», изготовила приспособление, с помощью которого дефект можно было устранить. Через некоторое время в месяц делали 40–50 особо точных спарок – направляющих снаряды – причем одинаково ювелирного качества.

Конечно, в суровые дни войны большинство трудящихся не вели дневниковых записей, и вспоминали прошлое как непрерывную цепь преодоленных трудностей.

Например, главный конструктор завода им. Колущенко **СЕМЕН МИХАЙЛОВИЧ ТАРАСОВ** (1903–1999), конструктор от бога, создавший за свою жизнь множество изделий: плугов и ветродвигателей, мин и снарядов, бульдозеров и скреперов, автогрейдеров и мо-

торных катков, вспоминал, как сверлили дырочки в ракетных снарядах для «катюши».

«Не могли мы сверлить эти тангенциальные отверстия диаметром 2,9 мм. Сталь твердая, легированная. Сверла летят. Идет брак. Кто ни возьмется – не получается. Тут – прием в обкоме партии. На вопрос Н. С. Патоличева отвечаю: «Сверла слабоваты». И тогда Н. С. Патоличев открывает сейф и достает несколько пачек сверл. Видимо, знал про нашу беду. В первый же день Зина Черноскулова, работая новыми (импортными? – **К. Ш.**) сверлами, сделала несколько деталей. А потом уже бригада девушек работала на этой операции успешно».

(Зинаида Черноскулова была награждена орденом Трудового Красного Знамени, а ее подруги – медалями).

Другой ветеран завода П. Евстифеев говорил, вспоминая: «Один из моих сверстников 1931 года рождения рассказал молодым людям, что мы – подростки были тогда в 41 году поставлены в такие условия, когда приходилось делать выбор между каторжным трудом и голодной смертью. Кто в этом виноват? Конечно, Гитлер.

Но виноваты и те, кто привел нашу страну к такому состоянию, когда при первых ударах фашистского нашествия стало очевидно, что без тотальной мобилизации всех материальных и трудовых ресурсов гибель страны неизбежна. Поэтому ни со стариками, ни с подростками и даже с детьми никто не считался. Отвагой фронта и мужеством тыла беспощадный враг был побежден. В этом и есть заслуга моих сверстников. Он был прав, отвергая скепсис молодых людей, не знавших суровость тех лет».

Горожане и власть по окончании войны долго залечивали раны, нанесенные ок-



Памятник «Катюша». Челябинск, ул. Доватора, 15, сквер у ДК завода им. Д.В. Колющенко

купантами. Памятные знаки подвигу тыла уступали во времени фронтовым подвигам героев, отдавших свои жизни (см. след. главу).

Однако боевые изделия, ставшие основой сокрушения врага, изготовленные в цехах руками немногих мастеров-виртуозов, многочисленными полуголодными женщинами и подростками, все же встали на выразительные высокие пьедесталы.

В 1975 году детище конструкторов реактивного НИИ знаменитая «катюша» была водружена на пьедестал по улице Доватора с надписью: «Создателям гвардейских минометов – оружия отмщенья и побед с великой благодарностью» (потомки! – **К. Ш.**).

Этот памятник уникален не только тем, что броню и корпуса, автомобиль и снаряды делали взрослые, но и тем, что рядом стоят реактивные снаряды, запалы к которым делали подростки – учащиеся ремесленного училища при заводе им. Колющенко.

А памятник этим подросткам и женщинам под названием «Трудовому подвигу южноуральцев в Великой Отечественной войне» был размещен в саду «Победа» только 5 мая 2015 года!

Он изображает стоящие у токарного станка фигуры подростка с выточенным снарядом и девушки в ватнике и платке с подобранными косами со штангенциркулем для замера диаметра изделия. Автор работы – скульптор



Сергей Воробьев, теперь уже, возможно, правнук тех, кто трудился у станка в роковые сороковые. Эти памятники выжившим, выросшим и ставшим отцами, матерями, дедушками и бабушками новых поколений до сих пор редки в нашем городе и районе.

Именных здесь не много: личный трудовой подвиг имел высокую планку, которой измерялась человеческая жизнь (хотя медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» получали почти все взрослые и даже юные труженики тыла). Отдельная персональная доска утверждалась только самым выдающимся.

Таким был **ВИКТОР ХАРИТОНОВИЧ БАЛАШЕНКО** (1909–1992) – изобретатель, трижды почетный железнодорожник, кандидат технических наук, лауреат Сталинской премии, создатель не имевших аналогов в мире землеуборочной и путерихтовочной машин.

Конструктор-самородок, начальник дистанции пути, стремившийся всю свою творческую жизнь снять ручные работы с путейцев, в годы войны сохранивший свой творческий потенциал и создавший целую цепь машин, механизмирующих процесс создания и поддержания пути, этот человек трудился в Челябинске на ЮУЖД с 1933 по 1992 год. Почти шестьдесят лет, а созданный им завод путевых машин, выпускаемых сериями, носит его имя.

Вот некоторые его мысли, оставленные потомкам: «В условиях небывалой интенсификации перевозок, при нынешней густоте движения (еще не было скоростных экспрессов. – **К. Ш.**) роскошью является остановка движения для технологических «окон». Текущий ремонт и рихтовку надо максимально механизировать (автоматизировать, по-современному. – **К. Ш.**). А в «окнах» надо иметь отличные километры пути».

Его путерихтовщик превосходил немецкие аналоги по скорости рихтовки в 5–10 раз, повышая пропускную способность железных дорог и экономя труд дорожных рабочих – пресловутых женщин в ватниках времен Отечественной с ломami и кувалдами, лопатами и тачками. За один час он делал работу 100 человек.

И еще цитата: «Мое имя стоит на борту путевой машины. Это – высокая честь для меня, но и огромная ответственность. Я бы сказал, пожизненная ответственность за дело своих рук. Я отвечаю за нее перед всей страной». Балашенко не имел звучного звания Героя Труда, но фактически был таковым и вошел в славную когорту выдающихся челябинцев навсегда.

Память о другом замечательном гражданине города – Герое Социалистического Труда **ИВАНЕ ФЛОРОВИЧЕ ГАВРЮШИНЕ** (1925–1981) сохраняется на той же улице Свободы, дом 102А.

Мемориальная доска гласит: В этом доме с 1972 по 1981 г. жил Герой Социалистического Труда, почетный железнодорожник, участник Великой Отечественной войны, разведчик-десантник Гаврюшин Иван Флорович (1925–1981). Дата открытия 2003 год.

Удивительно, что пройдя войну в составе воздушно-десантной бригады, совершив почти сотню прыжков в сражениях на фронте и получив медаль «За отвагу» в 18 лет, этот русский Иван, вернувшись с войны, стал работать простым монтером на железной дороге, на маленькой станции Сулея, где жили его родители и где он стал начальником дорожной лаборатории контактной сети, окончив заочно техникум. И там он заслужил звание Героя Социалистического Труда за досрочное выполнение семилетнего плана развития и реконструкции дороги (в 1966 г.).



Мемориальная доска В. Х. Балашенко, заслуженному изобретателю РСФСР, ул. Свободы, 161.





Мемориальная доска И. Ф. Гаврюшину



Н. Л. Духов

Наконец, самым выдающимся трижды Героем Труда в Советском районе был пребывавший в Челябинске с 1941 по 1945 год **НИКОЛАЙ ЛЕОНИДОВИЧ ДУХОВ** (1904–1964). Выпускник Ленинградского политехнического, конструктор выдающегося таланта, он работал на знаменитом Кировском заводе тяжелых танков. Вместе с коллективом завода, передислоцированным в Челябинск на ЧТЗ, он создал во главе целой плеяды творцов серию боевых машин победы, сокрушивших вермахт, за что в 1945 году получил Героя Труда и три ордена Ленина.

В здании, где закреплена мемориальная доска, находится лицей № 11. А тогда в 1943–1944 годах здесь размещался механико-технологический институт, созданный Николаем Леонидовичем, в котором он заведовал кафедрой гусеничных машин. Высокообразованный, открытый и веселый человек, он был поклонником прогресса знаний, способным

охватывать целые отрасли новых инженерных открытий.

С 1948 года он назначается главным конструктором первой советской атомной бомбы, за что в 1949 и 1954 году получает еще дважды звание Героя Социалистического Труда. О нем написаны книги воспоминаний, сняты кинофильмы, и все же многое из его биографии остается скрытым до сих пор. Неизвестно, сохранен ли его, трижды Героя, памятник на его родине – в селе Веприк Полтавской области. Бюст этого выдающегося человека находится в фойе Южно-Уральского государственного университета в галерее ученых (скульптор – народный художник России В. Авакян). К 100-летию Н.Л. Духова и 50-летию Всесоюзного научно-исследовательского института автоматики в Москве, который он тоже создал и возглавлял, поставлен еще один бюст (скульптор В. Левин).

Мемориальная доска Н. Л. Духову на фасаде
лицей № 11, ул. Тимирязева, 6



Глава 3. БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК

«Я верю в несомненное влияние мертвых на мысли живых». А.С. Пушкин

До сих пор мы говорили о людях тыла, переживших войну, с невероятными трудностями создавших не только оружие Победы, но и выстоявших в почти катастрофической обстановке лишений, бытовых и производственных трудностей, сохранивших своих детей, достоинство и передавших наследие следующим поколениям.

Танки и самолеты, оружие и продовольствие, одежда и письма, которые они

из тыла неуклонно везли на фронт, – все это было необходимейшим, но не достаточным условием для победы. Миллионы добровольцев – мужчин и женщин – должны были долгих четыре года стойко биться против врага, не поддаваясь панике, не изменяя Родине, профессионально расти и обретать жизнестойкость вопреки всем опасностям.

Один из участников войны, знаменитый ученый – географ и историк, участник штурма Берлина Лев Николаевич Гумилев (1912–1992) сказал: «Русский солдат победил не-



Мемориальная стена на Лесном кладбище (ул. Блюхера)

мецкого, потому что был способен спать на земле, а немецкий солдат спал на кровати в теплом блиндаже и обязательно пил утром кофе».

После войны власть не любила оценивать эти качества своих воинов, придавая решающее влияние мощи техники. Сам Сталин в разговорах с иностранными союзниками спокойно называл равными потери армии Советов и фашистов, не раз показывая населению Москвы жалкий вид гитлеровских пленных после Сталинграда, Белоруссии, Украины. И только на торжественном приеме по случаю Победы вождь поднял первый тост: «За русский народ!», отдавая дань бесконечному терпению россиян.

Но жестокую правду о войне открывать было не так просто. Даже сам День Победы долго не отмечался в стране, где учет реальных потерь становился неактуальным на фоне ядерного соперничества, холодной войны и смены руководства. Лишь с приходом правительства Брежнева – Косыгина впервые в 1965 году отмечалось 20-летие Победы.

Сквер 20-летия Победы открыт в 1965 году.

Некрополь на Лесном кладбище 1965 г.

На первых памятных мемориалах некрополя была такая пронзительная надпись:

*О! Сколько их, кто жизнь отдал,
Не уронив солдатской чести.
Есть памятник, есть мемориал,
И вы сегодня с нами вместе.*

Но в те годы вместе были отмечены только фамилии умерших от ран в госпиталях на Лесном кладбище и других местах захоронений, а имена из семейных похоро-

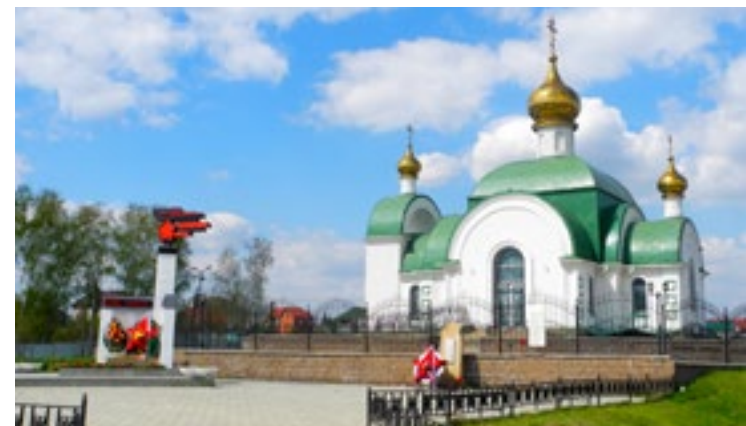
нок возникли на мраморных плитах только через десять лет – в 1975 году к 30-летию Победы. Причем отмечены были только те, кто не вернулся с фронтов, но не числился в изменниках, перебежчиках, эмигрантах. Пропавшие без вести входили в списки защитников Родины. Даты жизни, рода войск не отмечались, равно как и награды, звания и прочие детали. Особенно полными были списки малых сел, деревень, поселков, где люди знали семейные дела.

Конечно, особо чтились имена подлинных богатырей, совершивших подвиг, отмеченный званием Героя Советского Союза, и погибших при выполнении боевого задания. Наградные листы этих витязей, приходя в военкоматы, имели предписание на установку памятных досок персональных.

Все, естественно, делалось за счет государства местными властями.

В 1966 году на здании школы № 58 (ныне Челябинский государственный институт культуры) была открыта доска памяти Героя Советского Союза **ИБРАГИМА ГАЗИЗУЛЛИНА** (1919–1944) – летчика, командира эскадрильи, окончившего эту школу и затем Пермскую школу пилотов. С 1939 года он участвует в боях на востоке, а затем на Калининском, Воронежском, Степном и Втором Украинском фронтах. Список его побед внушительен: 90 боевых вылетов, сбито 7 вражеских самолетов, уничтожено 32 танка, 105 грузовиков, 10 автоцистерн, 12 зенитных батарей, до 450 солдат и офицеров врага. Сбит на самолете Ил-2 зенитным снарядом и похоронен на месте боя.

Награжден двумя орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Красной Звезды. В городе – улица его имени.



Памятные стелы в поселках Смолино, Шершни, Сосновка – 1975 г.



Мемориальная стела вагонного депо ст. Челябинск. 1970–1995



Стела И. Газизуллину. Школа №58

В 1988 году около здания школы № 58 (сохранившей свой номер в новом корпусе по ул. Свободы, 100А) размещен высокохудожественный памятный знак Герою на отдельной стеле, а в самой школе имеются подробные сведения о боевом пути ее выдающегося выпускника.

Аннотационная доска, посвященная всем героям труда и войны, находится в составе ме-

мориального комплекса музея железнодорожной техники ЮУЖД.

В музее ЮУЖД хранятся фотографии и биографии 21 Героя СССР и 16 Героев Труда, бережно сохраненные для молодых поколений и представляющие несомненный взыскующий интерес для всех, кто желает понять причины мужества наших доблестных защитников Отечества.

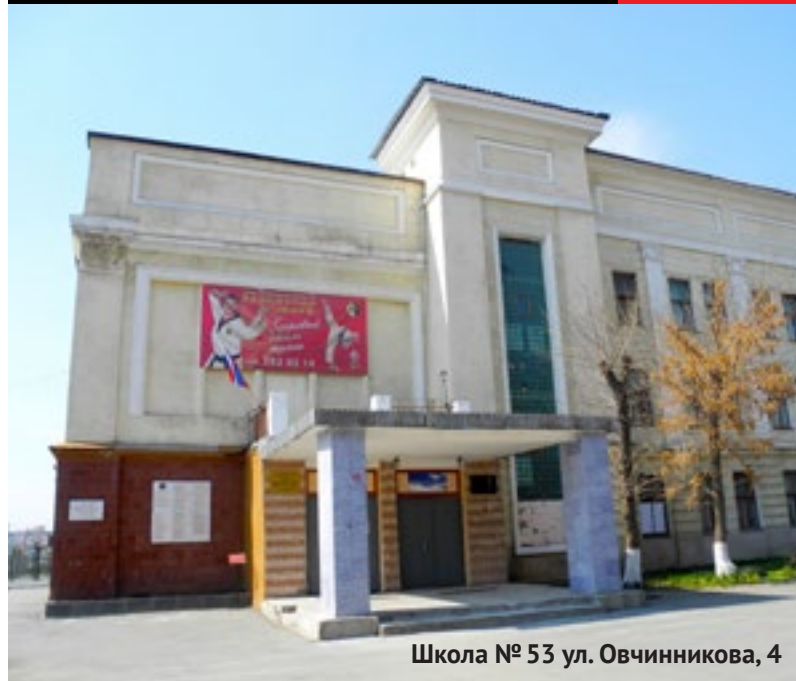
Во многих школах района размещены памятные исторические экспозиции, посвященные либо выпускникам, погибшим на фронте, либо тем воинам, кто ушел из этих зданий в годы войны при формировании воинских частей и соединений.

Одним из самых полных музеев такого рода является музей истории школы № 53 (бывшей железнодорожной школы № 2).

Рассказы ветеранов (если они сохранились в записи) или их личные воспоминания поучительны и полны глубокого смысла об идеалах поколения, сохранившего мир на нашей земле.

9 мая 1985 года был сооружен высокохудожественный комплекс в бывшем сквере Добровольцев и зажжен Вечный огонь памяти с девизом «Никто не забыт. Ничто не забыто». Здесь ежегодно устанавливается вахта молодых юношей и девушек, многие из которых участвуют на раскопках в местах боев своих отцов и дедов. «Война не окончена, пока не похоронен последний солдат» – есть такое изречение.

Многие годы еще предстоит раскрывать места упокоения наших предков, только пропавших без вести более трех миллионов. Работа впереди большая.



Школа № 53 ул. Овчинникова, 4



Ибрагим Галимович Газизуллин



Героям ЮУЖД – памятный комплекс в музее железнодорожной техники возле вокзала ст. Челябинск



ОН ПОГИБ МОЛОДЫМ

(из очерка Е. Дементьевой
в газете «Колющенец»)

В феврале 1943 года 96-я бригада имени Челябинского комсомола почти полностью погибла у деревни Пузачи, что под Курском, причем в дни разгрома гитлеровцев под Сталинградом и на Дону.

Гитлеровцы рвались на прорыв из «котлов» к своим [от составителя: окруженной группировке 6-й армии фельдмаршала фон Паулюса в Сталинграде. Группой прорыва руководил генерал-фельдмаршал фон Маништейн].

Вот тогда и было приказано танкистам 96-й встать насмерть на их пути, оседлав развилку дорог у деревни Пузачи, отрезав путь отхода на Мантурово.

Политрук Владимир Колсанов погиб в той отчаянной смертельной схватке. В добровольческой комсомольской бригаде его знал каждый. В письмах его друзей остались горькие строки.

Клара Коваль, санинструктор:

«Бой шел за каждый дом. Дрались за каждый бугорок, за каждый клочок родной земли. У наших закончились патроны, не было гранат, но дрались они, как львы...

Володя, как всегда, был впереди. Первая пуля ударила его в грудь, вторая – в висок. Он упал на снег навзничь. Лицо его было спокойно...»

Дина Сметанкина, водитель санитарной машины:

«Недалеко от дороги лежал наш боец, заваленный трупам немцев. Сколько он уложил! Подумать только – на одного человека – такая свора псов. Когда растащили гадов – мы увидели... Володю Колсанова».

Вот некоторые страницы его короткой, но такой славной и честной жизни.

После окончания школы Володя работал на заводе имени Колющенко рядовым слесарем в цехе № 2. Потом окончил курсы, стал старшим нормировщиком и возглавил заводской совет изобретателей и рационализаторов. Потом его выдвинули на работу в комсомол – сначала секретарем цеха, потом всего завода. В конце 1940 года взяли в обком комсомола инструктором, а затем – секретарем райкома: слобода входила в тогдашний Кировский район. Почти год он руководил райкомом. Нельзя перечислить все заботы того тяжелого времени начала войны.

На фронт добровольцами ушли его братья – Александр и Николай. На обоих получены похоронки. И тогда Володя тоже написал заявление на фронт. В 42-м его зачислили политруком в комсомольскую танковую бригаду.

Свидетельствует Инна Данилова, секретарь комитета комсомола института тех лет:

«Я слушала выступление Володи Колсанова на митинге перед отправкой танковой бригады на фронт. Он с гневом говорил о вероломстве фашистов, напавших на Советскую Родину, пламенно призывал танкистов беспощадно истреблять врагов, быть достойными героического племени Павки Корчагина...»

1 августа 1942 года в письме жене Владимир Колсанов писал: «Милая Зочка! Сейчас сижу и пишу это письмо в окопе, а снаружи – канонада артиллерии. Вчера, 31 июля, прибыли к переднему краю обороны. Вчера сильно бомбили, и мы получили первое боевое крещение. Сидеть, конечно, не очень было весело, но уже привычно. Минометы

бьют по нам все чаще. Ожидаем приказ, скоро в бой, в атаку. Остаются часы...»

Газета «Комсомольская правда» 9 сентября 1942 года писала: «Замечательно дрался в своем первом бою младший политрук мотострелкового батальона Владимир Колсанов, воспитанник челябинского комсомола. В бою он заменил выбывшего из строя политрука роты и помог командиру роты лейтенанту Потапову организовать контратаку. Рота, продвинувшись вперед, уничтожила шесть огневых точек противника и заняла два дзота».

Сам Володя так писал жене о боях на воронежской земле: «26 августа бригада наша побывала в пекле боев и неплохо справилась. Уничтожили мы 700 солдат и офицеров, подавили 28 противотанковых орудий, два танка, две самоходки, заняли два дота и 26 дзотов. Я был в боях с 31 июля по 23 августа вместе с первой ротой. Три раза был под смертью...»

«10 октября у меня был торжественный день – получил медаль «За отвагу». Мое новое звание – техник-лейтенант».

6 ноября: «На моем счету вместе с подразделением – более 50 убитых фашистов. В будущих боях я этот счет увеличу».

24 ноября: «Вступили в бой. Я снова лез в самое пекло, но смерть меня обходила. В этот раз у нас будут сотни награжденных: дрались здорово. Имеем богатые трофеи. Моя жизнь – все время на колесах, в боях и походах. Движемся на запад, вперед и вперед».

Ты, Зоя, слышала по радио и читала в газетах о наших боевых делах. Мы принимали

участие в наступательных сражениях по освобождению Воронежской области».

Это было его последнее письмо. Через несколько месяцев Владимир Колсанов погиб в заслоне на пути гитлеровских танковых колонн у деревни Пузачи. За последний бой он был посмертно награжден орденом Отечественной войны I степени.

В письме заместителя командира бригады по политчасти В. Кропотова секретарю обкома комсомола Л. Петрову говорилось:

«В последнем бою 10 февраля 1943 года смертью героев пали наши боевые товарищи и друзья Бабкин и Колсанов. Они были всегда впереди. Мы любили и ценили их за храбрость. Их нет сегодня среди нас, но память о них мы сохраним навсегда».

Когда в Челябинске узнали о гибели В. Колсанова, на заводах в память о нем создавали именные ударные фронтовые бригады. 10 февраля, в день его гибели, комсомольцы завода проводили День боевых традиций комсомола. В честь героя-комсорга названа улица в Советском районе возле завода им. Колющенко, а в 1968 году установлена мемориальная доска.

Памятная доска
Владимиру Федоровичу Колсанову
(1910–1943)
на ул. Доватора, 15/ул. Колсанова

